

۴۹
سلسلہ مطبوعات انجمن ترقی اُردو (ہند) نمبر ۱۶۳

۵۹۸
ہماری ریلیں اور سڑکیں

[ہندستان کے ذرائع نقل و پزیری پر ایک علمی تبصرہ]

از
ڈاکٹر جعفر حسن

شایع کردہ

انجمن ترقی اُردو (ہند) - دہلی

قیمت چھ

مطبوعہ ڈیال پبلیکیشنز پریس ڈہلی

۱۹۳۱ء

cat

cat

سلسلہ مطبوعات انجمن ترقی اُردو [ہند] نمبر ۱۶۳

ہماری تین اور سترین

[ہندستان کے ذرائع نقل پزیری پر ایک علمی تبصرہ]

ڈاکٹر جعفر حسن

”استاد عمرانیات جامعہ عثمانیہ“

شایع کردہ

انجمن ترقی اُردو [ہند] دہلی

عنوان

006

8 199 ج

KASHMIR UNIVERSITY
LIBRARY

Acc. No. 95029.....

Date 4. 2. 72.....

Checked

STOI
MB



ALLAMA IQBAL LIBRARY



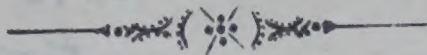
95029

ہماری ریلیں اور سڑکیں

فہرست

نمبر شمار	عنوان	صفحہ
۱	ہماری سڑکیں	۱
۲	ہماری آب و ہوائیں	۲۰
۳	ریل کی ایجاد، رواج اور ترقی	۳۱
۴	ہندستان میں ریلوں کی سرگزشت	۳۸
	ہندستان میں ریلوں کی موجودہ کیفیت	۵۵
۵	ہمارے ہوائی راستے	۶۷
۶	جدید ذرائع نقل و حمل کی اہمیت	۷۳
۷	جدید ذرائع نقل و ہندوستانی کے معاشی اثرات	۸۳
۸	ریلوں کا تاریک پہلو	۹۸
۹	شماریات نقل و ہندوستانی	۱۰۵
	(i) ابتدائی تقابلی اعداد	۱۰۷
	(ii) جدید وضع کی بے گروہی سڑکیں	۱۰۹
۱۱۰	(iii) سرکاری ریلوں کی مالی سرگزشت اور سرکاری ریلوں کا مالی تجربہ	۱۱۰

صفحہ	عنوان	نمبر شمار
۱۱۳	(۱۷) ہندستانی ریلوں کے پیچیدہ مسئلہ	
۱۱۴	(۱) مختلف پٹریوں کا مسئلہ	
۱۱۵	(ب) مختلف ملکیتوں کا مسئلہ	
۱۱۵	(ج) مسافروں کے درجہ واری اعداد	
۱۱۷	(د) ہندستانی ریلوں میں یورپنیوں کی تعداد	
	ضمیمے	۱۰
۱۲۱	(۱) جدید ذرائع نقل پزیری کی تاریخی سرگزشت	
۱۲۵	(۲) ریلوے ادب	



ہماری ریلیں اور سڑکیں

پہلا باب

ہماری سڑکیں

ہندستان میں آنے جانے اور بار برداری کے جو ذریعے ہیں قدیم ترین زمانے سے بنڈیوں اور چھکڑوں کا رواج چلا آ رہا ہے اور آج بھی میکانی ترقیوں کے باوجود یعنی موٹروں اور لاریوں، ریلوں اور ہوائی جہازوں کے ہوتے ہوئے بھی ٹھیلے اور چھکڑے ہماری معاشی زندگی میں بڑی اہمیت رکھتے ہیں۔ وہ لوگ جو عموماً شہروں میں رہتے ہیں اور کاروباری یا خانگی اغراض کے تحت ایک مقام سے دوسرے مقام تک ریل یا موٹر، بس یا لاری کے ذریعے سفر کرتے ہیں بیل گاڑیوں کی اہمیت کا صحیح اندازہ نہیں کر سکتے مگر یہ حقیقت ہو کہ بڑے بڑے شہر سے لے کر معمولی سے معمولی گاؤں اور کھیرے میں پختہ اور کچی، شہری اور دیہاتی ہر سڑک پر ٹھیلے، چھکڑے اور پہلیاں نظر آتی ہیں۔

کچی سڑکوں اور دروازوں کا وہ گاؤں میں اُن کی تنہا عمل داری ہے اور دیہات کی

سماجی اور معاشی زندگی پر ان کی حکمرانی بدستور قائم ہے۔ مال کی منتقلی ہوتی ہے تو کل مال چھکڑوں پر لا دنا پڑتا ہے، بارائیں ہیں تو چھکڑوں پر جا رہی ہیں۔ غس یا جائز میں شرکت کرنی ہے تو چھکڑوں کی سواری ہے، میلوں کو جانا ہے تو وہی چھکڑے حاضر ہیں۔ آغاز تمدن سے لے کر اب تک اور آئندہ نہ جانے کتنے برسوں تک یہ ہندستان میں آمد و رفت اور نقل و حمل کا اہم ترین ذریعہ ہیں اور رہیں گے۔ انسانی زندگی کے بالکل ابتدائی دور میں ظاہر ہے کہ انسان کے پاس کوئی سواری نہیں تھی۔ وہ پیدل آتا جاتا تھا۔ جو کچھ بھی اُسے لانا لے جانا ہوتا تھا وہ اپنے کندھے پر لا کر یا سر پر اٹھا کر لاتا لے جاتا تھا۔ جب اُس نے جانوروں کا پالنا سیکھا اور پالتو جانوروں کو رکھنے کا رواج بڑھ گیا تو اُس نے بار برداری یا سواری کے لئے جانوروں کو استعمال کرنا شروع کیا جس کا رواج اب بھی خاص کر ہمارے ملک میں عام ہے۔ بخاروں کا ٹانڈا آتا ہے تو ہریل غلے سے لدا ہوتا ہے، تعمیر کے لئے اینٹ اور ریت، چونا اور مٹی آرہی ہے تو گدھوں پر لدی ہوئی، کوئی گھوڑے پر بیٹھا سرپٹ چلا جا رہا ہے کوئی اونٹ پر سوار ہچکچے لے کھاتا چلا آ رہا ہے اور کسی راجہ ہمارا جس کی شان بڑھانے کے لئے ہاتھی بھی جھومتا چلا آ رہا ہے۔ غرض شروع شروع میں پالتو جانور ہی بار برداری اور سواری کے لئے استعمال ہوتے تھے اور پھر اس کے کوئی چارہ ہی نہ تھا کیونکہ اس زمانہ میں سڑکوں کا وجود ہی نہیں تھا۔ راستہ چلتے چلتے میڑھی تر بھی پگ ڈنڈیاں بن جاتی تھیں۔ بس پر سے انسان اور حیوان یکے بعد دیگرے گزرتے تھے بعض مرتبہ ایک کے پیچھے ایک چلنے والوں کی لمبی قطار ہو جاتی تھی۔

جب دُور دراز مقاموں کا سفر کرنا ہوتا تھا تب بھی یہی حال تھا۔ پیدلوں اور ساریوں، اونٹوں اور گھوڑوں، میلوں اور خچروں کی لمبی لمبی قطاریں قافلہ سالار کی

نگرانی اور مسلح سپاہیوں کی حفاظت میں چلی جاتی تھیں۔ اس قسم کے قافلوں کو کاروان بھی کہتے ہیں۔ کاروانوں کے ساتھ سفر کرنے والے صبح تڑکے کوچ کر جاتے تھے اور دوپہر کے وقت ایک دو گھنٹے کسی پڑاؤ پر ٹھہر کے شام ہوتے ہوتے کسی ایسے مقام تک پہنچ جاتے تھے جہاں کاروان سرائے ہوتی تھی اور لوگ آرام سے رات گزار سکتے تھے۔

جہاں کہیں مغربیت اور مکائیت کا سیلاب نہیں پہنچا، لوگ اسی طرح سفر کرتے ہیں، وہ منظر بہت ہی خوشنما ہوتا ہے جب کوئی بخاروں کا ٹانڈا کسی پہاڑی پر چڑھتا اُترتا ہے، بیلوں کی گھنٹیاں کانوں کو بڑی بھلی لگتی ہیں۔ اسی طرح غروب آفتاب کے پس منظر میں اونٹوں کے کاروان کو دیکھ کر وجدانی سرور پیدا ہوتا ہے۔ اور یہ ایک مانی ہوئی بات ہے کہ قرون وسطیٰ اور عہد قدیم کی اکثر یادگار چیزوں میں روایت اور خوش نمائی پائی جاتی ہے جس کا نعم البدل جدید تہذیب میں نہیں مل سکتا۔ غرض صدیوں اسی طرح پگ ڈنڈیوں اور کاروانوں، قافلوں اور ٹانڈوں کے ذریعے سفر ہوتا رہا، جیسے جیسے آمد و رفت میں اضافہ ہوتا گیا پگ ڈنڈی وسیع ہوتی گئی! قدرت کا یہ اہل قانون ہے کہ ہر ملک میں دردمند لوگ پیدا ہوتے رہتے ہیں۔ خوش بختی سے جب ایسا ہی کوئی شخص حاکم یا سردار بن جاتا تھا تو وہ اپنے زیر اثر علاقوں کو بہتر بنانے کے لئے ان پگ ڈنڈیوں کو ہموار، وسیع اور صاف کروادیتا تھا غرض راستے خود بخود پڑنے لگتے اور تھوڑی سی حکمت و محنت یا محض آمد و رفت کی وجہ سے وسیع ہو کر سڑک نما بن جاتے تھے۔

جب انسان نے ٹھیلے بنائے اور اس میں پہلے لگائے تو اس کو بڑی سہولت ہوئی، بار برداری آسان اور منتقلی کی رفتار تیز ہو گئی۔ اس نے محسوس کیا کہ جس قدر وزن وہ اٹھا سکتا ہے، اُس سے زیادہ وزن وہ گھسیٹ سکتا ہے اور جس قدر وزن وہ

گھسیٹ سکتا ہو اس سے کئی گنا زیادہ وہ بہت دُور تک پہنچوں اور گاڑی پر رکھ کر ڈھکیل سکتا ہے۔ اس غیر شعوری دریافت اور انکشاف سے اُس نے پورا پورا فائدہ اٹھایا اور شروع میں خالص لکڑی کے چھکڑے بنائے جو آج بھی استعمال ہوتے ہیں آپ نے جنگل کے قریب کی بستیوں میں دیکھا ہوگا کہ بعض قدیم قبیلے جنگل کی لکڑی بیچ کر اپنی گزر بسر کرتے ہیں اس غرض کے لئے انھیں جو لکڑی جنگل سے لانی پڑتی ہو وہ انھیں خالص لکڑی کے بنے ہوئے چھکڑوں پر لائی جاتی ہو۔ اس قسم کے چھکڑوں کا استعمال لمباڑے اور دُور کہلانے والے دکن کے قبیلوں میں اب بھی رایج ہو۔ ہمارے ملک میں بہت لوگ اب تک اتنے غریب ہیں جو پہیوں کے اوپر لگانے کے لئے لوہے کی پتی اور چھکڑے کا وزن ٹھانسنے کے لئے لوہے کا دھرا بھی نہیں خرید سکتے، اُن کے پاس اتنا پیسہ بھی نہیں کہ وہ چربی خرید کر پہیوں میں لگائیں لہذا انھیں مجبوراً ایسے چھکڑے بنانے پڑتے ہیں جو صرف لکڑی سے بنائے جاتے ہیں۔ شہریوں کے کانوں کے نازک پردے ان کے پہیوں کی آوازوں کو بھی بمشکل برداشت کرتے ہیں۔ لیکن جنگل کی لکڑی کسی قدر کم قیمت پر مل جاتی ہو، چار چھ آنے فی بندھی شہریوں کا فائدہ ہو جاتا ہو لہذا وہ اس ناگوار آواز کو بھی بھگت لیتے ہیں۔ بعض کو زندگی کا سہارا مل جاتا ہو اور بعض کو تھوڑا سا فائدہ ہو جاتا ہو۔ غرض ٹھیلے اور چھکڑے صدیوں سے چل رہے ہیں اور یہی لیل و نہار رہے تو صدیوں تک چلتے رہیں گے۔

یہ ایک تاریخی حقیقت ہو کہ پہلے پہل پیدل پھر سواری اور بار برداری کے لیے لادو جانوروں کا رواج ہوا اس کے بعد ٹھیلے بنے اور ٹھیلوں کے بعد چھکڑے جیسے جیسے چھکڑوں کا رواج بڑھتا گیا راستے کشادہ ہوئے اور کہیں کہیں ان راستوں سے ایسے پتھروں کو ہٹانا پڑا جن کی وجہ سے راستہ ناقابل گزر

ہو جاتا تھا یا کوئی اور راستہ اُن کو اختیار کرنا ممکن نہ تھا گویا راستوں کی توسیع کے ساتھ ساتھ اُن کو کسی قدر سطح بھی بنایا گیا۔ لیکن جیسا کہ اب بھی گاؤں کھڑوں یا نئی بستیوں کے قریب دیکھنے میں آتا ہو عجیب بات ہو کہ اول چھکڑے چلنے لگتے ہیں پھر سڑک بنتی ہو۔ بظاہر یہ اُلٹی بات ہو مگر بالکل صحیح ہو۔ ذرا غور کر کے دیکھئے کہ شروع شروع میں کس طرح سڑکیں بنیں۔ چھکڑے والے کو کہیں جانا ہوا اس نے ڈھونڈ ڈھانڈ کے میڑھا تر چھا جانے آنے کا راستہ نکال لیا۔ کہیں کوئی پتھر حایل رہا اور قریب میں اور راستہ نکالنا ناممکن ہوا تو اُس نے دو چار کی مدد سے صرف اس ناقابل گزر پتھر کو راستے سے ہٹا دیا، کہیں چھکڑے کا پہیہ ملائم زمین میں دھنس گیا اُس نے چار پانچ چھوٹے بڑے پتھر پہیے کے نیچے ڈال دیے اور اپنے یاروں کی مدد سے پہیے کو گھمایا۔ ایسے چھکڑا دلدل سے نکل گیا اور ”راستہ“ بن گیا۔ اسی قسم کے بیسیوں راستے آہستہ آہستہ ترقی کر کے شاہ راہ بن جاتے ہیں اور حقیقت میں بن چکے ہیں گویا ایسے ابتدائی راستے سے شاہ راہ تک ترقی کرنے کے لیے مدتوں اور بعض صورتوں میں سیکڑوں برس لگتے ہیں۔

ہوتا یہ ہو کہ کوئی قبیلے کا سردار اپنے ذاتی اثر کو کام میں لا کر غلاموں اور بے بسوں کے بیگار سے کچا پکا راستہ بنوا دیتا ہو۔ جس کی مرمت شدید ترین ضرورت کے تحت کی جاتی ہو۔ بارش کے زمانے میں اس قسم کے راستے بعض مقاموں پر دلدل بن کر ناقابل گزر ہو جاتے ہیں تو ہفتوں آمد و رفت رُک جاتی ہو یا راستے قابل گزر ہوں مگر شدید بارش کی وجہ سے ندی نالوں میں پانی زوروں سے گزر رہا ہو یا بڑی ندیوں میں پانی کے تیز بہاؤ کی وجہ سے ناؤ کا چلنا دشوار یا خطرناک ہو تو سواریاں اور قافلے، ٹانڈے اور کاروان اپنی اپنی جگہ اُنکے پڑے رہتے ہیں

پُل اور سرائے بہت بعد میں تعمیر ہوئے اور آج بھی کتنے قطعے ایسے ہمارے ملک میں موجود ہیں جہاں کے راستے اسی قدیم ترین زمانہ وحشت کی یادگار ہیں۔ بڑے بڑے شہروں کے لئے بے گردی سڑکیں اور نہ زمین موریوں بن رہی ہیں اور اُن بیچاروں کے لیے ندی نالوں پر پُل بھی نہیں۔

زمانہ گزرتا گیا تہذیب و تمدن میں انسان نے اتنی ترقی کی کہ بڑی بڑی ریاستیں وجود میں آئیں راجا پر جا کے حقوق اور فرائض کا احساس دلوں میں پیدا ہونے لگا، مفکروں نے حاکموں اور محکوموں کے باہمی تعلقات کے متعلق نظریے بیان کیے، سیاست و ریاست سے دلچسپی لینے والوں نے خیال آریاں کیں، اخلاقیات اور دینیات، معاشیات اور عمرانیات کے زاویہ نگاہ سے حکومت اور حاکمیت پر تبصرے شروع ہوئے۔ راج اور راجا پر تنقید کا آغاز ہوا۔ علمی ترقی کے ساتھ ساتھ مذہب اور ایمان کا درس دینے والے، شرافت اور بھلمناہت کی تلقین کرنے والے پیدا ہونے لگے اور جان داروں پر ترس کھانے والے، رعایا سے محبت کرنے والے، خود کو ملک کا خادم سمجھنے والے حاکم برسرِ اقتدار آنے لگے انھیں لوٹ کھسوٹ سے نفرت تھی، تن پروری اور نفس پرستی، خود غرضی اور ظاہر و باطن کی طبیعت ہی میں نہ تھی، اپنے ملک میں رہنے بسنے والوں سے انھیں سچی اہمدی تھی، اور وہ کہہ کر اُن کے دل میں خدمتِ خلق کی اُنگ اُٹھتی تھی۔

ان پاک جذبوں سے متاثر ہو کر نیک نفس انسانوں نے نہ صرف ان گنت عمدہ کام انجام دیے بلکہ پختہ سڑکیں بنوائیں، کنوئیں کھدوائیں، پُرانی باولیوں کو درست کیا، راستوں پر مسافت کے نشان نصب کئے اور جا بجا مسافر خانے اور سرائیں بنوائیں۔ جہاں جہاں ممکن ہوا دوطرفہ سایہ دار درخت لگوائے اور سب سے بڑی بات یہ کہ عام نظم و نسق کے معیار کو بلند کر کے راستوں کو

اتنا محفوظ کیا کہ چوروں، لیٹروں اور ڈکیتوں سے کم سے کم کاروانوں اور قافلوں کو نجات مل گئی۔ معتبر افراد کاروانوں کی قافلہ ساری کے لیے منتخب کے گئے۔ ہر پڑاؤ پر کھانے پینے، رہنے بہنے اور دوا درمن کے معقول انتظامات کے گئے۔ مختلف ملکوں نے مختلف زمانوں میں یہ اعلیٰ معیار حاصل کیا تھا مگر یہ حقیقت ہو کہ ہزاروں سال قبل ہی چین اور مصر میں، شام و عرب میں، یونان و روم میں اور خود ہمارے ملک ہندستان میں خوش انتظامی سے شہر اور شہریوں کی طرح رہیں اور راہ و عمدہ حالت اور امن و عافیت میں تھے۔

مولانا حالی نے اپنے مشہور مسدس میں جو کچھ سڑکوں کے متعلق لکھا ہے وہ لفظ بلفظ نہ سہی اصل مفہوم کی حد تک ہر قدیم تمدن ملک پر صادق آتا ہے۔ کیونکہ متذکرہ ملکوں کے قدیم باشندوں نے سڑکوں کے انتظام میں قابل فخر معیار حاصل کیا تھا۔ ان لوگوں نے واقعی

کیا جا کے آباد ہر ملک و میراں دیا کیے سب کی راحت کے ساہ
خطرناک تھے جو پہاڑ اور بیاہاں انھیں کر دیلہ شک صحن گلشاں

بہار اب جو دنیا میں آئی ہوئی ہے

یہ سب پود انھیں کی لگائی ہوئی ہے

یہ ہمارے سڑکیں یہ راہیں مُصفا دو طرفہ برابر درختوں کا سایا
نشاں جا بجا میل و فرسخ کے برپا سررہ کوئیں اور سرائیں چہیا

انھیں کے ہیں سب نے یہ چہرے آٹے

اسی قافلے کے نشاں ہیں یہ سارے

ہمارے ملک میں سب سے پہلے جس حاکم نے راستوں کی تعمیر کی طرف توجہ کی وہ ہمارا جہ انشوک اعظم ہیں۔ شاہراہوں کی اعلیٰ تنظیم نیز مسافروں اور جانوروں

کے آرام کے لیے آج سے ۲۳ صدیوں کے قبل اشوک نے جو کچھ کیا تھا اس کا کچھ نہ کچھ ذکر تاریخ ہند کی ہر مستند اور اہم کتاب میں ملتا ہو مثلاً "دینسٹ سسٹہ" نے لکھا ہے :-

"ساج دھانی اور صوبوں کے درمیان جل راہوں اور سڑکوں کے ذریعہ تعلق قائم رکھا جاتا تھا۔ اہم ترین سڑک وہ شاہ راہ تھی جو پتالی پور سے دریائے اندھس تک نکلیا سے ہوتی جاتی تھی اور لاٹو ڈھوزی کی بنوئی ہوئی "گراند ٹرنک روڈ" کی پیش رو تھی۔

فاصلوں کو ظاہر کرنے کے لئے ہر دس دس ستادیا، یا آدھے کوس کے بعد کھمبے بنوائے گئے۔ ہر کھمبے کے قریب اشوک نے ایک باؤلی بنوائی اور راستوں پر پتھر آد اور سایہ دار درخت لگا کر مسافروں کے آرام کا مزید خیال کیا آرام گاہیں اور گنو خالے بنوائے جہاں پینے کا پانی بھی میسر آتا تھا۔

راستے اور مرسلت کے ذریعے اتنے اچھے رہے ہوں گے کہ پتالی پور تھسی دور افتادہ راج دھانی سے ساری مملکت کو نبھانے کا امکان پیدا ہوا۔"

اشوک اعظم کے دادا چندر گپت مودیا کے مشہور وزیر چنکیا یا کوتلیا نے ارتھ شاستر نامی مشہور کتاب لکھی ہو اس میں راستوں کی تعمیر اور مرمت کو بادشاہ کے فرائض میں داخل کیا ہو ۶۰۰ سال بعد جب چین کا مشہور سیاح فاہین ہندستان آیا تھا تو اُس نے شاہراہوں کو اچھی حالت میں پایا تھا! فاہین کے دو صدی بعد ہیون تسانگ مشہور چینی جاتری ہندستان آیا تھا اس نے بھی تصدیق کی ہو کہ

۱۔ دینسٹ سسٹہ Asoka : The Buddhist Emperor of India. آکسفرڈ ۱۹۰۶ء صفحہ ۹۱

۲۔ یہ کتاب تین سو سال قبل مسیح لکھی گئی اور سیاست اور معیشت کے متعلق قدیم ہندوستان کی سب سے زیادہ اہم کتاب ہو۔

اس زمانے میں ہندستان کی شاہراہوں کی حالت عمدہ تھی۔ ہمیں یہ باور کرنے میں ذرا بھی تاثر نہیں کہ ان چینی جاتیوں کے بیانات خوش اعتقادی پر مبنی نہیں ہیں، کیونکہ اس زمانے میں ہندستان کا عام تمدن اور نظم و نسق کا معیار بہت بلند تھا۔ علم و ہنر ترقی کر رہے تھے جو زمانہ علم و ہنر کی قدر کر سکتا ہو کیا وہ زندگی کی ضرورتوں کو فراموش کر سکتا ہو؟۔

جس طرح جہاراجہ اشوک اور ان کے جانشینوں نے ہر جہتی فلاح و بہبود کی خاطر فائدہ مند انتظامات کئے اور اس ضمن میں سڑکوں اور نہروں کی تعمیر کرائی اسی طرح بنگال اور میسور کے قدیم راجاؤں نے جو سڑکیں بنوائی تھیں ان کے نشان اب تک باقی ہیں۔ مسلمان حاکموں نے جو راستے ڈالے تھے وہ اب تک استعمال ہو رہے ہیں ہندستان کے مسلمان بادشاہوں میں تعمیری کاموں کے لئے یوں تو فیروز شاہ تغلق نے بڑی نیک نامی حاصل کی مگر سب سے پہلے جس نے دوامی شہرت حاصل کی وہ شیر شاہ سوری تھا۔ اس کے طفیل سے ہندستان کو کم سے کم چار بڑی سڑکیں نصیب ہوئیں اور پنجاب اور راجپوتانہ میں آمد و رفت اور نقل و حل کی سہولت ہوئی شیر شاہ سوری نے ۱۵۴۰ء سے ۱۵۴۵ء تک شمالی ہندستان کے ایک بڑے علاقے پر حکومت کی اور اسی قلیل مدت میں بڑے بڑے راستوں پر سایہ دار درخت لگوائے اور سترہ سو سرائیں تعمیر کروائیں۔

ہشتم شاہ اکبر کے زمانے میں لاہور سے آگرہ تک نئی سڑک تعمیر ہوئی۔ یہ چار سو میل سے زیادہ لمبی ہو۔ اس زمانے میں مختلف ملکوں کے جو تاج آئے تھے

G. M. Mac George : Ways & Works in India. ۱۵

Constable : Westminster 1894. ۱۶

Edward & Garrett : "Mugal Rule in India", Oxford ۱۷
University Press, London. 1930 ۱۸

انھوں نے بھی اس سڑک کی تعریف کی ہے۔ مغل بادشاہوں کے زمانے میں متعدد چھوٹی بڑی ندیوں پر پُل تعمیر ہوئے تاکہ برس کے بارہ مہینے بغیر کسی رکاوٹ کے آمد و رفت رہ سکے۔

”عمدہ موسمی سڑک“ کو ”ہر موسمی سڑک“ بنانے کے لیے مغلوں نے بے شمار چھوٹے بڑے پُل بنائے جن میں سے کئی مغلیہ حکومت کے زوال کے زمانے میں بے احتیاطی کی وجہ سے برباد ہو گئے یا دیدہ و دانستہ اس طرح تباہ کر دیے گئے کہ ان کا اب پتہ تک نہیں چلتا۔ جان بوجھ کر پلوں کو برباد کرنے کی وجہ دشمن کی چڑھائی کو، وکنا یا دشمن کی فوج کے لئے دشواری پیدا کرنا تھی۔ اب بھی جنگ میں یہی ہوتا ہے۔ پلوں کا توڑنا مصلحتاً ضروری ہوا ہو یا نہ ہوا ہو مگر توڑے ہوئے پلوں کو از سر نو بنانے کی توفیق نا اہل جانشینوں کو کم ہوئی، غرض مدت ہوئی ان گنت پلوں کی آخری نشانیاں بھی سیلاب یا بھونچال کی وجہ سے صفحہ ہستی سے غائب ہو گئیں۔ پھر بھی ہمارے بخت اور زمانے کے اتفاق سے مغلیہ تعمیراتی کارناموں کی جو مثالیں غارت پسندی سے محفوظ رہ گئیں ہیں وہ پختگی اور خوبصورتی کے لحاظ سے قابل رشک ہیں اسی قسم کی ایک شاندار مثال جو پور کے قریب دریائے گمتی کا پُل ہے جسے ۱۶۵۷ء اور ۱۶۷۷ء کے درمیان منعم خاں نے بنوایا تھا۔ پایداری کا یہ حال ہے کہ سیکڑوں برس سے یہ پُل وقت اور پانی کا مقابلہ کر رہا ہے، متعدد چھوٹے بڑے زلزلے آئے، کئی مرتبہ زوروں سے طغیانی آئی، سارا پُل تہ آب ہو گیا، پُل کے اوپر دس دس فٹ اونچا پانی گزرا، ہر مرتبہ خیال ہوا کہ شاید اس مرتبہ پُل بھی بہ گیا ہو گا مگر ہر مرتبہ پانی کے

Fine Weather Roads (عمدہ موسمی سڑکیں) ان سے مراد وہ سڑکیں ہیں جو صرف عمدہ موسم میں استعمال ہوتی ہیں اور بارش کے زمانے میں ناقابل گزر ہو جاتی ہیں اور بارش کے کئی دنوں بعد تک بہت دشوار گزار رہتی ہیں۔ All Weather Roads (ہر موسمی سڑکیں) وہ سڑکیں کہلاتی ہیں جو پختہ اور پرس دائیں۔

اُترتے ہی پورا پل صحیح و سالم نظر آیا۔

فن تعمیر اور حُسنِ کاری کا یہ تہنا نمونہ نہیں ہو۔ ملک کے ہر سمت میں ایسے کئی نمونے ہیں جو نہ صرف پُرانی نسلوں اور حاکموں کی شاندار یادگار ہیں بلکہ سیکڑوں برس سے مفید خدمت انجام دے رہے ہیں۔ ابو الفضل نے اکبر نامہ میں لکھا ہو کہ سڑکوں اور پلوں کی تعمیر کا کام اس محکمے کے سپرد تھا جو اکبر کے زمانے میں میر برہنہ کے تحت قائم کیا گیا تھا۔ ساہا سال تک اس عہدے پر قاسم خاں فایز رہا جس نے کئی پل بنوائے۔ جہانگیر نے سڑکوں کو بہتر بنانے کی برابر کوشش کی، ہر کوس پر فاصلے کے نشان لگوائے اور تڑا ہوں اور چوراہوں پر نام داری تختیاں لگوائیں، تاکہ مختلف مقاموں کو جانے والے راستے آسانی سے معلوم ہو سکیں۔

سڑکوں کو بنانے کی ضرورت ہر منظم سلطنت کو ہوتی ہے کیونکہ سڑکیں تجارتی اور معاشی نقطہ نظر سے بہت اہم ہیں، انتظامی نقطہ نظر سے اور فوجی اغراض کے لئے عہدہ سڑکوں کا ہونا لازمی ہے۔ انہیں ضرورتوں کی وجہ سے مغلوں نے بھی ہمارے سڑکوں کی تعمیر پر بہت محنت اور روپیہ صرف کیا اور کہا جاتا ہے کہ کلکتہ سے پشاور تک کی گرانڈ ٹرنک روڈ مغلوں کی قائم کردہ ڈھاکہ — دہلی سڑک کی جدید اور ترقی یافتہ شکل ہے۔ اسی طرح شہنشاہ اورنگ زیب نے دکن کی مہم کو زیادہ آسانی سے سر کرنے کے لئے دہلی اور دکن کے درمیان جو سڑک بنوائی تھی اُس کے حصے اب دہلی، ناگپور اور ناٹیکو بیبی کی سڑکوں میں شامل ہیں۔

انگریزوں کے عہد میں سڑکوں کی تعمیر و توسیع کی طرف بہت توجہ ہوئی ابتدا میں یہ لوگ بھی ذرا لاپرواہے تھے مگر بعد میں سڑکوں کی تعمیر و نگہداشت کا باقاعدہ انتظام کر دیا گیا۔ اس کا آغاز لارڈ ولیم بینٹک نے کیا اور لارڈ ڈلہوزی نے اس کو ترقی دی۔ اس وقت سے اب تک زیادہ سڑکیں، بہتر سڑکیں، پختہ سڑکیں و سڑکیں

بنی چلی جا رہی ہیں۔ کچھ عرصے سے بے گروہی سڑکوں کا رواج بڑھ رہا ہے اور کوئی سال ایسا نہیں گزرتا کہ کچھ سڑکوں کو پختہ نہ کیا جاتا ہو اور خاص کر شہروں میں بے گروہی سڑکیں، ڈامریا سیمینٹ کی نہ بنوائی جاتی ہوں۔

ایک چھوٹی سی کتاب میں سڑکوں کی عہد بہد کی تاریخی سرگزشت بیان کرنا باعث طوالت اور ناظرین کے لئے غیر دلچسپ بھی ہو گا۔ گذشتہ صدی میں ہماری سڑکوں کی کیفیت اور حالت اختصار سے بیان کی جاتی ہے۔

لارڈ ولیم بینٹنک ۱۸۲۹ء سے ۱۸۳۵ء تک گورنر جنرل رہا جو اس کا شمار ہندستان کے ان معدودے چند انگریز حاکموں میں ہوتا ہے جنہوں نے بڑی دانشمندی سے ہندستان میں حکومت کی ہے۔ اس نے کئی خوشگوار اور مفید اصلاحیں کیں جن میں اخراجات کی تخفیف، مال گزاری کا انتظام، اینون کی تجارت پر روک تھام انگریزی کا رواج اور سب سے بڑھ کر سستی کی ممانعت قابل لحاظ ہیں ہندوستانیوں کے حق میں بعض اصلاحیں مفید نہ تھیں مگر ان کی اہمیت سے انکار نہیں۔ اسی گورنر جنرل کو خیال ہوا کہ بنگال کو شمالی ہندستان کے تمام صوبوں سے ملحق کرنے کے لئے دہلی سے کلکتہ تک سڑک تعمیر کرنی چاہیے چنانچہ اسی کے زمانے میں یہ سڑک ازسرنو تعمیر ہوئی اور مغلوں کی تعمیر کردہ سڑک کے جو جو حصے زلزلوں اور سیلابوں کی وجہ سے غائب ہو گئے تھے دوبارہ تعمیر کرائے گئے۔ اور اس سڑک کا نام گرانڈ ٹرنک روڈ رکھا گیا۔ جو اب تک مشہور ہے۔ ۱۸۴۸ء سے ۱۸۵۷ء تک لارڈ ڈلہوزی

ہندستان کا گورنر جنرل تھا۔ یہ بڑا تیز مزاج اور جان دار حاکم تھا، اس نے بھی ہندستان میں بڑی اہم اصلاحیں کیں، اور ہندستان میں انگریزی راج کو بڑھانے اور مستحکم بنانے میں بہت کامیاب رہا۔ تعمیرات اور ذرائع آمد و رفت کے نقطہ نظر سے اس کا عہد حکومت بہت اہم ہے۔ اس ضمن میں اس کا سب سے پہلا کارنامہ

محکمہ ڈاک کی اصلاح اور ٹکٹوں کا رواج ہی ہندستان کے اندر ہر جگہ لفافے بھینچنے کے لیے آدھ آنے کا ٹکٹ اور کارڈ بھینچنے کے لیے پاؤ آنے کا ٹکٹ مقرر کیا گیا۔ ٹکٹوں کی یکساں قیمت کی وجہ سے نہ صرف کاروباری اداروں اور عوام کو سہولت ہوئی بلکہ محکمہ ڈاک کو بھی بے حد انتظامی سہولت ہوئی۔ ۱۸۵۳ء میں سب سے پہلی ریل گاڑی چلی۔ ۱۸۵۴ء میں مرکزی محکمہ تعمیرات (سنٹرل پی۔ ڈبلیو۔ ڈی) اور ہر صوبے میں صوبہ داری محکمہ تعمیرات قائم ہوئے۔ ۱۸۵۴ء میں آگرے سے کلکتہ تک سب سے پہلا تار بھیجا گیا۔ تعمیرات عامہ کے ان مختلف ذریعوں کو ترقی دینے کے علاوہ ڈلہاؤزی نے سڑکوں کی تعمیر و مرمت پر بھی بہت توجہ کی۔

ڈلہاؤزی کے زمانے تک ریل اور سڑک کا کوئی مسئلہ ہی نہیں تھا مگر جیسے جیسے ریلوں پر صرف کردہ رپڑ کی مقدار بڑھتی گئی اور ریلوں کی اہمیت میں اضافہ ہوتا گیا اس کا پُر تو سڑکوں کی تعمیر پر پڑتا گیا۔ چنانچہ گزشتہ ستر اسی سال میں ریل اور سڑک کا مسئلہ ایک مخلوط مسئلہ بن گیا ہے۔ ریلوں کی خاطر ان سڑکوں کو جو ریلوں کے متوازی یعنی برابر برابر جانے والی تھیں نظر انداز کیا جانے لگا تاکہ سڑکوں کی حالت خراب ہونے سے کاروباری ادارے اور عوام سہولت اور کفایت کی خاطر ریلوں کی سرپرستی کریں جس کی وجہ سے ریلوں کو اور ریلوں میں پیسہ لگانے والے انگریز سرمایہ داروں کو اور ریلیں چلانے والی انگریزی کمپنیوں کو فائدہ پہنچے۔ یہی وجہ تھی کہ انیسویں صدی کے آخری نصف میں ان سڑکوں کو بھی جو شاہراہیں تھیں (مثلاً گرانڈ ٹرنک روڈ!) نظر انداز کیا جانے لگا اور دیدہ و دانستہ بے مرمت رکھا تاکہ ریلوں کو زیادہ مسافر اور زیادہ مال ملے!! جس قدر ریلوں کے برابر برابر جانے والی یعنی متوازی سڑکوں کے برے دن آئے اسی قدر ریلوں کو فائدہ پہنچانے والی سڑکوں کو اچھے دن نصیب ہوئے چنانچہ تمام اہم منڈیوں اور شہروں

سے قریب ترین ریلوے اسٹیشن تک عمدہ سڑک ڈالنے کے معنی یہ تھے کہ ریلوں کے لیے ایک پرورشنی راستہ (FEEDING LINE) بنایا جا رہا ہو جس کے توسط سے ریلوں کو مسافر زیادہ تعداد میں اور مال زیادہ مقدار میں وصول ہوگا اور ضمناً حتم اشیا کو انگلستان بھیجنے میں اور غیر ملکی مصنوعات کو اندرون ملک تک پہنچانے میں سہولت ہوگی۔ غرض برطانوی ملکیت کے ہم آہنگ اصول، قرار کیے جاتے تھے اور انھیں کے مطابق ریلوں کے افسر اور سڑکوں کے عہدے دار عمل کرتے تھے۔ گزشتہ پچاس سالہ تاریخ شاہد ہو کہ ہندستان کی حکمت عملی اور ہر محکمے میں سب سے زیادہ لحاظ انگلستان کا رکھا جاتا تھا اور اسی کی خاطر کم سے کم انیسویں صدی کے آخری نصف میں ریلوں کی متوازی سڑکوں کی شان گھٹادی گئی اور ریل کی پٹریوں سے زاویہ قائمہ بناتی ہوئی جانے والی سڑکوں کی شان بڑھادی گئی اور انیسویں صدی کے ختم تک تمام تعمیراتی محکموں کی یہی روش رہی یعنی ایسی سڑکیں بناؤ اور ان سڑکوں کو سنبھالو جن سے ریلوں کی پرورش ہو یا ان سڑکوں کو بھول جاؤ یا ان سے سوئیلی ماں کا سالوک کر جس سے ریلوں کو نقصان کا امکان ہو۔

بہر حال ان متضاد اصولوں کے تحت سڑکوں کی توسیع و ترقی ہوئی اور مجبوراً یا مصلحتاً صرف بڑی بڑی شاہراہوں کو سنبھالے رکھا گیا تا وقتیکہ اس صدی کے آغاز میں موٹروں کی ایجاد ہوئی جس کا رواج سال بسال بڑھتا گیا جنگ کے بعد موٹروں کی تجارت کو بہت فروغ ہوا، بسوں کا رواج بھی بڑھ گیا۔ سہولت اور کفایت کے علاوہ کئی موقعوں پر وقت کی بچت بھی ہونے لگی، بسوں کو چلانے کے لیے ابتدائی خرچے کی زیادہ ضرورت نہ تھی اور سب سے بڑی بات یہ کہ موٹروں میں نقل و حرکت کرنے سے عہدہ داروں، امیروں، یا اقتدار ہستیوں اور حاکموں کو فائدہ تھا اور موٹروں اور بسوں کی درآمد سے بہر حال انگریز ہی زیادہ تر فائدہ اٹھاتے تھے۔

جب تک انگریزوں کو فائدہ پہنچانے والی ہندوستانی ریلوں کا مقابلہ سڑکوں سے تھاریلوں کی ترقی اور کامرائیوں کی مسلسل داستان تھی۔ مگر اب برابری کا مقابلہ تھا بلکہ انفرادی سہولت اور کفایت کے اعتبار سے موٹروں اور بسوں کا پہلہ بھاری تھا البتہ ریلوں میں لگائی ہوئی ۸ آٹھ ارب کی پونجی کو بھلانا بھی دشوار تھا غرض موٹروں کی ایجاد اور اس کے رواج سے ریلوں اور موٹروں میں جو مسابقت پیدا ہوئی وہ ایک ایسا مسئلہ ہو گیا ہے جو خاطر خواہ طور پر کہیں حل نہیں ہوا۔ پھر بھی موٹروں اور بسوں کی وجہ سے سڑکوں کے بڑے دن ختم ہو گئے اور ان پر بھی از سر نو عنایت ہونے لگی، بلکہ ہر بنائیاں اور عنایتیں بڑھنے لگیں سب سے پہلے ہندوستان کے تمام بڑے بڑے شہروں کو ملانے والے راستے درست کیے گئے اور ہمیشہ درست حالت میں رکھے جانے لگے کیونکہ رفتہ رفتہ موٹروں کی آمد و رفت دن رات ہونے لگی۔ چھوٹے بڑے عہدہ داروں کا سڑکوں سے گزرنا بڑھتا گیا۔ بڑے بڑے تعمیراتی افسر بھی آئے دن انھیں سڑکوں کے ذریعے آنے جانے لگے جو چند سال پہلے اپنے ریل کے ڈبے میں بیٹھے ہوئے حقارت آمیز نظر سے سڑکوں کو اور ان پر چلنے والے کھاجروں اور چھپکڑوں کو دیکھتے تھے اور صرف مجبوری کی صورت میں سڑکوں پر سفر کرتے تھے۔

موٹروں اور بسوں کے رواج نے صورت حال کو بالکل بدل دیا اور اب بڑے بڑے افسروں کے لیے بھی مفید مطلب تھا کہ دورے کریں تو موٹروں کے ذریعے قریب کے مقاموں کی سیر کے لیے جائیں تو موٹروں کے ذریعے، لہذا سڑکوں کی درست شروع ہوئی، نئی نئی سڑکیں ڈالی گئیں، اضلاع کے لیے بے گری سڑکوں کی پکار شروع ہو گئی ہو، بعض مقاموں پر اس کا آغاز بھی ہو چکا ہو، امریکہ اور جرمنی کی ہم دار کشادہ سمیٹی سڑکیں تمام ارمان بھرے موٹر نشینوں کا

نوش آئند خواب ہیں اور وہ دن دور نہیں جب کہ ہندستان میں ہزار ہا میل لمبی سیمینٹی سڑکیں ہوں گی اور کلکتہ سے پشاور تک، دہلی سے بمبئی تک، بمبئی سے مدراس تک اور ان کے علاوہ جہاں کہیں زوردار حاکم ہو یا دور اندیش و با اثر افسر نصیب ہو سیمینٹ کی عمدہ سڑکیں تعمیر ہوں گی اور سیمینٹی سڑکوں کا بھی ایک جال سارے ہندستان پر بچھ جائے گا !

موجودہ صورتِ حال یہ ہو کہ تمام بڑے بڑے شہروں اور اہم منڈیوں کے درمیان پکتی سڑکیں بن گئی ہیں، نقشہ دیکھنے سے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ سارے ہندستان پر سڑکوں کا جال بچھا ہوا ہو مگر واقعہ یہ ہے کہ ان پختہ سڑکوں کی مجموعی لمبائی ایک لاکھ میل سے کچھ ہی زیادہ ہے (صرف برطانوی علاقوں میں پکتی سڑکوں کی لمبائی ۱۹۳۶-۳۷ء میں ۸۲,۰۰۰ میل سے کچھ زیادہ تھی مگر بہت سی دیسی ریاستوں میں بھی عمدہ عمدہ پکتی سڑکیں ہیں) ہندستان جیسے بڑے ملک کے لیے جو درحقیقت ایک نیم براعظم ہے ایک لاکھ میل کی پکتی سڑکیں بہت کم ہیں، یہی وجہ ہے کہ ہزاروں گاؤں یا قصبوں کے درمیان صرف کچھ سڑکیں یا راستے ہیں جن سے بڑے بھلے کام نکلتا ہے۔ مرکزی حکومت اور صوبے داری حکومتوں کو اس امر کا احساس ہونے لگا

کہ سڑکوں کی تعمیر اور ان کی ترقی کے لیے یہ ضروری ہے کہ ملک کے مختلف حصوں میں جو کام ہوتے ہیں ان سب میں اشتراک عمل ہو اور سارے ملک کے لیے ایک ہی اصول مرتب کیا جائے۔ ان امور کی تحقیق کے لیے حکومت ہند نے

۱۹۲۷ء میں ”روڈ ڈیولپمنٹ کمیٹی“ (ROAD DEVELOPMENT COMMITTEE)

قائم کی۔ اس کمیٹی نے ایک اہم سفارش یہ کی کہ سڑکوں کی ترقی مرکزی مالیات کے ذریعے ہو کمیٹی نے واضح کیا کہ سڑکوں کی ترقی کے لیے جو مصارف درکار ہوتے ہیں انھیں صوبے اور مقامی ادارے برداشت نہیں کر سکتے۔ نیز جب سڑکوں کے ذریعے

مرکزی حکومت کو آمدنی حاصل ہوتی ہو تو کوئی وجہ نہیں کہ یہ اپنی ذمے داریوں کو پورا کرنے سے پیچھے ہٹے۔ کیٹی نے یہ سفارش کی کہ موٹر محصول (اس میں موٹر اسپرٹ پر محصول VEHICLE TAXATION اور کرائے پر چلنے والی گاڑیوں کی لائسنس فیس شامل ہیں) سڑکوں کی ترقی کے لیے استعمال ہو، یہ بھی سفارش کی گئی کہ سڑکوں کی از سر نو تقسیم ہو تاکہ مقامی اداروں کا بار کم ہو سکے۔

۱۹۲۹ء کے قانون مالیات ہند کی رو سے موٹر اسپرٹ پر محصول ۴ آنے سے ۶ آنے فی گیلن کر دیا گیا، اور اس طرح جو زیادہ آمدنی حاصل ہوئی وہ سڑکوں کی ترقی کے لیے مختص کر دی گئی اور ایک (ROAD DEVELOPMENT ACCOUNT) (سڑکوں کی توسیع کا حساب) کی بنا ڈالی گئی۔ اس فنڈ میں سے ۵ فی صد تو حکومت ہند اپنے لیے محفوظ رکھتی ہو تاکہ وہ اپنی ضرورت کے تحت صوبے واری یا بین صوبائی سڑکوں کی تعمیر و توسیع کے نظام عمل پر زیادہ آسانی سے اثر ڈال سکے مختلف صوبوں میں جس قدر پٹرول صرف ہوتا ہو اسی مناسبت سے ان میں بقیہ رقم تقسیم کر دی جاتی ہو۔ جملہ امور کی نگرانی کے لیے اور سڑکوں کے بارے میں مزید مشورہ دینے کے لیے روڈ کانفرنس بھی منعقد ہو کر تھی جو جس میں حکومت ہند اور صوبائی حکومتوں کے نمائندے شریک ہوتے ہیں۔

کچی سڑکوں کی مجموعی لمبائی برطانوی علاقوں میں دو لاکھ سے کچھ زیادہ ہو۔ دیسی ریاستوں میں کچی سڑکیں ایک لاکھ میل لمبی ہوں گی بغرض سارے ہندستان میں پکی اور کچی کل سڑکوں کی مجموعی طوالت چار لاکھ میل ہو۔ اس کی اصلیت کا اندازہ ہم آسانی سے اس وقت کر سکیں گے جب ہم اپنے ملک کا مقابلہ بعض ترقی یافتہ ملکوں کے رقبے اور سڑکوں کی لمبائی سے کریں۔

معاشی اعتبار سے دنیا کا سب سے زیادہ ترقی یافتہ ملک امریکہ کی متحدہ ریاستیں

ہیں۔ متحدہ امریکی ریاستوں کا رقبہ اگرچہ ہندستان کے رقبے سے دو گنا ہو مگر وہاں کی سڑکوں کی مجموعی لمبائی ۱۹۳۷ء میں ۳۰۰۰۰۰۰ (تیس لاکھ) تھی۔ اسی اعتبار سے ہمارے ملک میں پندرہ لاکھ میل لمبی سڑکیں ہونی چاہئیں تھیں، مگر ہمارے یہاں صرف ۳ لاکھ میل ہی سڑکیں ہیں، جن میں سے تین لاکھ کچی ہیں! اسی تقابل سے ہم امریکیوں کی عظمت و دولت اور اپنی غربت و نکبت کا اندازہ کر سکتے ہیں! برطانیہ عظمیٰ یعنی انگلستان، اسکاٹ لینڈ اور آئرستان کا مجموعی رقبہ ہندستان کے رقبے سے پندرہ گنا کم ہو مگر وہاں بھی کئی سڑکوں کی لمبائی دو لاکھ ہو! اگر انگلستان کے رقبے اور سڑکوں کی باہمی نسبت کے مطابق ہمارے ملک میں بھی سڑکیں ہوتیں تو ہماری سڑکوں کی لمبائی تین لاکھ ہوتی!! یہ تقابلی اعداد صرف سڑکوں کی طوالت کو ظاہر کرتے ہیں، سڑکوں کی عمدگی اور کشادگی کا اندازہ وہی کر سکتے ہیں جو ان ملکوں کی سیر کر چکے ہیں یا جن میں اتنی تخیل کی قوت ہو کہ وہ اخباروں میں گاہے ماہے شایع ہونے والی یا فلموں میں دکھائی دینے والی تصویروں سے قیاس کر سکیں کہ وہاں کی سڑکیں کتنی نفیس ہیں! جرمنی اور اطالیہ نے جو عمدہ عمدہ ”موٹر راہیں“ بنائی ہیں وہ نہ صرف بہت کشادہ ہیں اور سیمینٹ کی ہونے کی وجہ سے گرد و غبار سے محفوظ ہیں بلکہ مختلف نشانیوں سے آراستہ ہیں، موٹر چلانے والے کو کافی فاصلے ہی سے جا بجا لگی ہوئی بین الاقوامی علامتی تختیاں نظر آتی ہیں جن سے معلوم ہو جاتا ہے کہ آئندہ کس قسم کا راستہ آنے والا ہو، موٹر کو ظاہر کرنے، اتار چڑھاؤ کو ظاہر کرنے کا نو یا قصبے کی سمت کو ظاہر کرنے، فاصلے کو ظاہر کرنے کی علامتیں ہر موزوں مقام پر لگی ہوئی ہیں، بہر حال ہم افنادیت، سہولت اور آرام کا لحاظ کریں تو امریکی یا یورپی سڑکیں ہماری سڑکوں سے سو گنی بہتر ہیں!! یہ نسبت مبالغہ آمیز نہیں اور نہ غیر ذمے دارانہ طور پر مقرر کر دی گئی ہو! ریلوں اور سڑکوں کے

متعلق میرا جو کچھ بھی تجربہ ہو اور سڑکوں اور ریلوں کے متعلق میری جو کچھ بھی واقفیت ہو اس کے پیش نظر تمام نکتوں کو ملحوظ رکھتے ہوئے میں نے ایک اور تنقید کی نسبت مقرر کی ہو! یہ ناقابل انکار امر ہو کہ امریکہ اور جرمنی، فرانس اور انگلستان کی طرح نہایت کشادہ، سایہ دار، بے گرد کی سیمنٹ یا ڈامر کی سڑکیں ہندستان کے صرف بڑے بڑے شہروں اور چھاؤنیوں میں پائی جاتی ہیں اور جب کبھی ایک شہر سے دوسرے شہر جانا ہوتا ہو تو وہی کچی پٹی سڑکوں پر چلنا پڑتا ہو جن کی امتیازی خصوصیت گرمیوں میں دھول اور بارش میں کیچڑ ہو! ہمارے ملک کی سڑکوں کے نقشے پر ایک نظر ڈال کر دیکھیے، بظاہر تو ایسا معلوم ہوتا ہو کہ سارے ملک میں استوں کا گھنا جال بچھا ہوا ہو مگر ذرا غور سے دیکھیے تو جا بجا رکاوٹوں کا نشان یعنی چلیپا نظر آئے گا، اس کا مطلب یہ ہو کہ اس مقام پر پل نہیں ہو، ممکن ہو کہ ندی کو عبور کرنے میں دشواری ہو یا اس کو پار کرنا ہی ناممکن ہو۔ مثلاً شاہجاں پور سے فتح گڑھ آنے جانے میں گنگا اور رام گنگا دونوں کو پار کرنا پڑتا ہو، اسی طرح محبوب نگر سے کرنول آنے جانے میں کرشنا اور تنکا بھدراندیاں ملتی ہیں، ان راستوں پر پل نہ ہونے کی وجہ سے آج بھی نہ صرف دقت ہوتی ہو بلکہ اکثر عبور کرنے میں اتنی تکلیف ہوتی ہو اور اتنا وقت صرف ہوتا ہو کہ لوگ ریل کے ذریعے سفر کرنا پسند کرتے ہیں! ان مقاموں پر پلوں کے تعمیر نہ ہونے کی وجہ، بعض صورتوں میں اہم ترین وجہ، یہ بھی ہو کہ ریلوں کی آمدنی کم نہ ہونے پائے اور بے پل کی سڑکوں سے پریشان ہو کر مجبوراً ریل کا سفر کرنے والوں کی معقول تعداد ہمیشہ رہے!! ہماری سڑکوں پر اثر انداز ہونے والی ایک اندرونی وجہ یہ بھی ہو!! سیاست اور معیشت، حاکمیت اور اطاعت کا پرتو ہماری سڑکوں پر بھی پڑتا ہو۔

لے گزشتہ دس سال میں ہندستان کے اکثر بڑے شہروں کے درمیان بھی سیکڑوں میل لمبی سڑکیں بن گئی ہیں۔ (مدیر انجمن ترقی اُردو)۔

دوسرا باب

ہماری آب راہیں

ہندستان میں پانی کے راستے وہ ندیاں ہیں جو قدرتی طور پر جہاز رانی کے لیے موزوں ہیں یا ساحلی آمد و رفت یا نقل و حمل جو قدیم ترین زمانے سے چھوٹی بڑی کشتیوں کے ذریعے ہوتی چلی آئی ہو۔ ہمارے پانی کے راستے کم سے کم موجودہ زمانے میں غیر اہم ہیں مگر نہ صرف کتابی تسلسل قائم رکھنے کے لیے بلکہ گزشتہ زمانوں کی یاد تازہ کرنے کے لیے اور آئندہ عبرت دلانے کے لیے یا کھوڑا بہت جو بن عمل پیدا کرنے کے لیے ہمیں اپنے سمندری راستوں کی سرگزشت معلوم کر لینی چاہیے۔

متمدن کے بالکل ابتدائی دور میں آنے جانے اور مال اسباب لانے لے جانے کے لیے انسان کے پاس اپنی ذات کے سوا کچھ نہ تھا جس طرح وہ پیدل چل کر اور اپنے کندھوں پر بوجھ اٹھا کر راستہ طو کرتا تھا اسی طرح پانی کے راستے کو طو کرنے کے لیے اُسے تیرنا پڑتا تھا اور ظاہر ہو کہ تیرنے کا خیال بھی اُسے جانوروں کو تیرتا ہوا دیکھ کر پیدا ہوا ہو گا۔ یہ عجیب بات ہو کہ دنیا کے اکثر جانور ہاتھی اور بیل، گینڈا اور شیر، کتا اور بلی وغیرہ تیرنا جانتے ہیں اور انھیں فطری طور پر تیرنا آتا ہی برعکس اس کے انسان کو تیرنا صرف مصنوعی طور پر سیکھنے سے آسکتا ہی، یعنی سیکھنے میں بھی خاص طور پر کوشش کرنی پڑتی ہو، محض سننے بولنے

سے جس طرح بچے زبان سیکھتے ہیں تیرنا تھوڑی آتا ہو، غرض پانی پر سے گزرنے کے لیے انسان نے تیرنا سیکھا اور پیٹھ پر لاد کر مال اسباب لے جانا شروع کیا۔ تیرنا بحیثیت تفریح اور کسرت کے بڑا دلچسپ مشغلہ ہو۔ مگر راستوں کو طو کرنے کے لیے بہت تکلیف دہ ہو لہذا انسان نے اپنی ہشیاری اور چالاکی سے کام لے کر لکڑی کے تختوں کو پانی میں ڈال کر ان پر سواری شروع کی تاکہ پانی کا راستہ طو کرنے میں آسانی ہو، بعد میں ان لکڑی کے تنوں کو بیچ میں سے کھوکھلا کر کے کشتی نما بنانا شروع کیا اور اس میں سوار ہو کر پانی کے بہاؤ کے ساتھ بہنا شروع کیا، رفتہ رفتہ کشتی کی ساخت بہتر ہونے لگی اور اس میں ڈانڈے بھی لگ گئے اور کھینا ممکن ہوا، جیسے جیسے صدیاں گزرتی گئیں اور صنعت و حرفت میں ترقی ہوتی گئی، کشتیوں کی ساخت اور بھی اچھی ہوتی گئی اور بڑی بڑی کشتیاں بننے لگیں، ندیوں پر ناؤ چلنے لگی، ساحل کے قریب قریب سمندری سفر شروع ہوا۔ بعض نڈر اور کھوجی ملاحوں نے نہ معلوم کہاں کہاں کے سمندری راستے اختیار کیے، سیکڑوں نے اپنی جانیں قربان کیں تو بعض خوش قسمت افراد کو اپنی جرات کا صلہ ملا اور انھوں نے قرب و جوار کے جزیرے دریافت کیے اور ہمیشہ خوشی صحیح سلامت واپس آئے۔ ان کی کامیابی سے دوسروں کی ہمتیں بڑھیں، کشتی سازی کی صنعت کو فائدہ ہوا، اتنی بڑی بڑی کشتیاں بننے لگیں کہ اس کے لیے نئے الفاظ کی ضرورت ہوئی۔ ان جہازوں پر بڑے بڑے مضبوط پردے لگائے گئے، ان بادبانی جہازوں کی وجہ سے کھینے کی تکلیف اور مصیبت کم ہو گئی، چین والوں نے قطب نما دریافت کیا ہشیار ملاحوں نے تاروں کو دیکھ کر راستہ معلوم کرنا شروع کیا اور اس طرح حقیقی معنی میں سمندری سفر اور ایک ملک سے دوسرے ملک تک سمندر کے ذریعے آمد و رفت ہونے لگی۔ تاروں کو دیکھ کر سمت اور رخ کیونکر معلوم کیا جاسکتا ہو اور مطلوبہ سمت پر

پہنچنے کے لیے ٹھیک راستہ کیسے نکالا جاسکتا ہے اس کو سمجھنا ناواقفوں کے لیے ناممکن ہے البتہ آپ اور ہم نوجوان اور ادھیڑ، بچے اور بوڑھے، مبتدی اور علم سب اس لاجواب اور بے قافیہ نظم سے محفوظ ہو سکتے ہیں جو ہماری زبان کے بلند پایہ شاعر اسماعیل نے ستاروں کو مخاطب کر کے لکھی ہے، اس کا آخری بند ہے :-

وہ جہاز جن کے آگے ہیں وسیع بحر اعظم
انہیں ہولناک موجوں سے مقابلہ ہو کر نا
کوئی ہو چلا وطن سے کوئی آ رہا ہو واپس
انہیں کچھ خبر نہیں ہو کہ کدھر ہو ان کی منزل
نہ تو مرحلہ نہ چوکی نہ سراغ راہ کا ہو
نہ کوئی دلیل و رہبر مگر اے فلک کے تارو
تمہیں ان کے رہنا ہو

انہیں ستاروں کی مدد سے اپنا راستہ دریافت کرتے ہوئے اور ہوا کے زور سے فائدہ اٹھانے والے بادبانی جہازوں میں ہمارے ملک کے قدیم باشندوں نے قرب و جوار کے تمام سمندروں کو چھان ڈالا، کبھی کبھی دُور دراز ممالک کی سیر کی، برما و جاوا، لنکا اور افریقہ سے مستقل طور پر تجارتی تعلقات قائم کیے، باہر کے لوگ یہاں آئے اور یہاں آکر ایسے بسے کہ ہمیشہ ہمیشہ کے لیے یہیں کے ہو رہے، عالم آئے، تاجر آئے، صنایع آئے، کاریگر آئے، فاتح آئے، سیاح آئے، چینی آئے، ایرانی آئے، حبشی آئے اور عرب آئے، ہندستان بھانت بھانت کی قوموں کا وطن اور مسکن ہو گیا !

اگرچہ عام کتابوں میں ہماری قدیم جہاز رانی اور جہاز سازی کے متعلق کچھ نہیں لکھا ہے مگر بعض محققوں کا خیال ہے کہ ہندستان نے قدیم زمانے میں جہاز سازی

اور جہاز رانی میں کمال پیدا کر لیا تھا۔ جو لوگ مغلیہ حکومت کے مباح ہیں وہ یہی کہتے ہیں کہ مغلوں نے فن جہاز رانی کو بہت کچھ ترقی دی تھی۔ اس میں شک نہیں کہ اجنٹا کے غاروں میں بھی ایسے جہازوں کی تصویریں ملتی ہیں جن کے متعلق قیاس کیا جاسکتا ہو کہ وہ ہندوستانی تھے۔ مغلوں نے سیر و تفریح اور تجارت اور فوج کی سہولت کی خاطر الہ آباد پر تقریباً تین ہزار کا بیڑہ رکھا تھا، آسام اور بنگال کی ندیوں میں بھی یقیناً ہندوستانی جہاز چلتے تھے۔ اس زمانے کے حالات کے لحاظ سے ہماری جہاز سازی کی صنعت اور جہاز رانی کی قابلیت غنیمت تھی مگر پھر بھی یہ تلخ حقیقت مٹائے نہیں مٹ سکتی کہ عین اُسی زمانے میں جو مغلیہ سلطنت کا زین دور تصور کیا جاتا ہو بدلیسیوں نے کئی ہندوستانی بندرگاہوں پر قبضہ کر لیا تھا گوہیں پرمنگالی، مدراس اور سورت میں انگریز، پانڈیچری میں فرانسیسی مستقل طور پر مغلوں کے زمانے ہی میں جم گئے تھے اور کئی مرتبہ دریائی ڈاکوؤں اور ہندو قزاقوں نے مغلیہ فوج اور ہندوستانی تجارت کو نقصان پہنچایا تھا۔ میرا خیال ہو کہ مغلوں کے زوال اور ہندوستانیوں کی حکومت کے خاتمے کا ایک اہم سبب ہماری بحری کمزوری تھی چنانچہ دو ایک مرتبہ (مثلاً اورنگ زیب کے عہد میں) ان بندرگاہوں سے بدلیسیوں کو نکالا گیا تو یہ دارو گیر سے پہلے ہی جہازوں میں قیمتی سامان لے کر ہندوستان میں دوڑ جائے اور ان کا پیچھا کرنے کے لیے ہندوستانیوں کے پاس کافی بیڑا نہ تھا! میں یہ نہیں کہتا کہ ہندوستان کا فن جہاز سازی اور جہاز رانی ناقابل لحاظ تھا لیکن ہمارے جہازوں کی تعداد دسرا سرتنا کافی تھی، ہمارے تجارتی اور فوجی بیڑے کو ترقی دینے کی مسلسل اور باضابطہ کوشش نہیں کی گئی تھی زمانے کی رفتار کے ساتھ جہاز سازی کی صنعت نے بھی ترقی نہیں کی تھی، کافی تعداد میں اولو العزم، جان باز اور جری ستیاح ہندوستان نے پیدا نہیں کیے تھے یا کیے

بھی تھے تو یہ ہم امداد اور سرکاری سرپرستی سے ان کی ہمت افزائی نہیں کی گئی تھی۔ اسی کا نتیجہ ہوا کہ ہم نے غیر ملکوں کو جانے کا سمندری راستہ دریافت نہیں کیا بلکہ غیروں نے افریقہ کے جنوبی ساحل سے گھوم کر ہندستان آنے کا راستہ معلوم کیا اچنانچہ کولمبس کے امریکہ دریافت کرنے کے چھ سال بعد ہی ۱۴۹۸ء میں واسکو ڈی گاما کالیکٹ پہنچا اور یورپ سے سمندر کے ذریعے ہندستان آنے کا راستہ دریافت ہوا اس میں شک نہیں کہ اس بحری راستے کے انکشاف سے آمدورفت اور نقل و حمل بڑھ گئی، توطن اور تجارت کو فروغ ہوا، مگر پردیسیوں کا عمل دخل بھی بڑھ گیا ہندستانی جہاز سازی اور جہاز رانی کو شروع میں کم بعد میں بہت زیادہ نقصان ہوا۔ اور ان نو واردوں میں ایسے بھی بہت تھے جنہوں نے سمندری قزاقی کو علانیہ بطور پیشے کے اختیار کیا تھا! جیسے جیسے ہندستان میں بیرونیوں کا تسلط بڑھتا گیا جہاز سازی کی صنعت پست سے پست ہوتی گئی اور جب سے ہندستان میں ریلیں بننے لگیں (یعنی ۱۸۵۳ء کے بعد سے) ان کشتیوں اور چھوٹے چھوٹے جہازوں کو بھی ہر طرح نقصان پہنچا یا گیا جو گنگا، جمنا، برہمپترا اور انڈس جیسی ندیوں پر چلتے تھے۔

ہمارے حاکموں اور ان کے پیروکاروں کی غرض یہ تھی کہ ہر طرح ریلوں کو تقویت پہنچائی جائے اور مال گاڑیوں کی آمدنی بڑھانے کے لیے مال کشتیوں پر گوناگوں دشواریاں عاید کی جائیں تاکہ ٹیکسوں کے بار سے بے جا مداخلت سے، غیر معمولی اجازتی تاخیر سے، سرکاری بے التفاتی، سردہری بلکہ تحقیر سے تنگ آکر ملاح و ناخدا، تاجر و صنعتا، مسافر و سیاح سب کے سب اس ذریعہ آمدورفت کو چھوڑ بیٹھیں۔ چنانچہ یہی ہوا۔ سرکاری ہتھ کھنڈوں سے مجبور ہو کر ہماری معاشی زندگی، سیاسی آزادی اور فنی کمال کا یہ مرتبہ کم اہم ہوا، غیر اہم ہوا،

معدوم ہوا! چنانچہ آج ہمارے پاس ایک بھی جہاز نہیں، اس ذریعہ آمد و رفت میں ہمارا برائے نام ہی عمل دخل ہے چند چھوٹے موٹے بادبانی جہاز ہیں، چند ساحلی آمد و رفت کے لیے موزوں خرید کردہ اسٹیمر ہیں، کشتیاں ہیں، ڈول ہیں، ناوین ہیں! یہ ہر ہماری سمندری کاینات! یہ ہر ہماری آب راہوں کی موجودہ درگت! جس کا حسرت ناک اندازہ ان اعداد سے حاصل کیا جاسکتا ہے: ہر سال ہندستان کی مختلف بندرگاہوں میں آنے والے جہازوں کا مجموعی وزن ایک کروڑ ٹن سے کچھ کم تقریباً نوے یا پچانوے لاکھ ہوتا ہے اور ان نوے پچانوے لاکھ ٹنوں میں آپ جانتے ہیں ہمارا کیا حصہ ہے؟ نصف لاکھ! ان اعداد کی اہمیت محسوس کرنے کے لیے یہ سمجھیے کہ آپ کسی کے ساتھ مل کر تجارت کریں اور آپ دونوں کو تقریباً ۱۰۰ روپیہ کا منافع ہو جس میں سے ساڑھے نانوے روپیہ وہ خود رکھ لے اور آپ کے ہاتھ میں اٹھتی پکڑا کر چلتا کرے تو آپ کا دل کیا کہے گا؟ جو لوگ ہندستان کی معاشی اور سیاسی، سماجی اور تعلیمی، فنی اور کاروباری حالت کا مطالعہ کرتے ہیں ان کا دل بھی یہی کہتا ہے کہ جب ہمارے ہی ملک میں، ہماری یہ بے بسی اور عدم اہمیت ہے تو بین الاقوامی تجارت و جہاز رانی میں ہندستان کی شرکت کی توقع کرنا ہی سراسر نادانی ہو!

ہندستان میں پانی کے راستوں کی موجودہ حالت

اس میں شک نہیں کہ ہندستان کی ندیاں اور ساحل جہاز رانی کے لیے قدرتی طور پر موزوں نہیں، شمالی امریکہ میں ایک جھیل سے دوسری جھیل تک اور وہاں سے سمندر تک جانے کے لیے

بھر پور ندیاں سدا سے بہتی چلی آئی ہیں اور ان دونوں ملک و قوم کے لیے شاہراہ بنی ہوئی ہیں۔ ان ندیوں پر بڑے سے بڑے جہاز جاسکتے ہیں اسی طرح جنوبی امریکہ میں جو اے زن نامی ندی ہو وہ جہاز رانی کے لیے اس قدر موزوں ہو کہ یورپ سے امریکہ تک جانے والے جہاز اس ندی میں سے ہوتے ہوئے ایک ہزار میل اندرون ملک تک جاسکتے ہیں۔ اگر ہندستان کی ندیاں بھی اسی طرح موزوں ہوتیں تو بین الاقوامی تجارت اور سیاحت کے جہاز انڈس اور راوی سے ہوتے ہوئے لاہور تک، گنگا اور گومتی سے ہوتے ہوئے لکھنؤ تک کرشنا سے موسیٰ ندی سے ہوتے ہوئے حیدر آباد تک آتے، اور یہیں سمندر پار جانا ہوتا تو ہم دہلی یا آگرہ، اٹاواہ یا پٹنہ ہی سے جہاز پر سوار ہو کر چلے جاتے! غرض قدرتی موزونیت کے لحاظ سے ہمارا ملک جہاز رانی کے لیے دوسرے ملکوں کے مقابلے میں بہت پیچھے ہے۔ شمالی ہندستان کی ندیاں پھر بھی بہتر ہیں، انڈس، گنگا اور برہم پوترا سال کے بیشتر حصے میں معمولی کشتیوں اور بالکل چھوٹے جہازوں کے لیے موزوں ہیں یا کسی قدر کوشش سے موزوں بنائی گئی ہیں۔ چنانچہ انڈس ندی پر ڈیرا اسماعیل خاں نامی شہر تک (جو آٹھ سو میل اندرون ملک ہے) گنگا پر کانپور تک اور گھاگرا سے ہوتے ہوئے فیض آباد تک جہاز رانی ہوتی ہے، اسی طرح برہم پوترا بھی معمولی کشتیوں اور بالکل چھوٹے جہازوں کی نقل و حرکت کے لیے موزوں ہے۔ شمالی متذکرہ ندیوں کے علاوہ وسط ہند کی ندیاں (مہاندی، زبدا اور تپتی) خاص کر جنوب کی تمام ندیاں (گوداوری، کرشنا، کاوری) جہاز رانی کے لیے بالکل ناموزوں ہیں وہ دراصل بربستی کی ندیاں ہیں جو بارش میں زوروں پر بہتی ہیں موسلا دھار بارش ہو تو سیلابی رفتار اختیار کرتی ہیں، ورنہ بارش نہ ہو یا کم ہو تو موسم کی بارش میں بھی اور خاص جاڑوں اور گرمی میں بالکل دھیمی رفتار سے بہنے والے نالوں

کی شکل اختیار کر لیتی ہیں اور میلوں تک بالکل سوکھ جاتی ہیں اور قرب و جوار کے رہنے والے پانی حاصل کرنے کے لیے ندی کی تہ میں جا بجا کھڈے کھودتے ہیں پانی کی کمی کے علاوہ وسطی، دکنی اور جنوبی ندیوں کی تہ بھی جہاز رانی کے لیے قدرتی اعتبار سے موزوں نہیں، نوکیلے یا بہنگم پتھر یا ڈھلواں چٹان اس وقت بھی جہاز رانی کے لیے ندیوں کو ناموزوں بنا دیتے ہیں جب کہ ان میں پانی بہتا ہو! اگرچہ ہماری ندیاں قدرتی اعتبار سے موزوں نہیں مگر اس کے یہ معنی نہیں کہ انسانی دانش مندی اور موجودہ فنی عہد کی ترقیوں سے فائدہ اٹھا کر بھی ہم اپنی ندیوں کو جہاز رانی اور (جہاز رانی کے ذریعے) معاشی ترقی اور مادی مرفہ الحالی کے لیے موزوں نہیں بنا سکتے۔ آر تھر کاٹن نے ۱۸۷۷ء میں ایک پبلک اعلان اور متعدد پرچاری لکچروں اور سنجیدہ رسالوں کے ذریعے یہ دعویٰ کیا تھا کہ وہ تین کروڑ پونڈ (تقریباً چالیس پینتالیس کروڑ روپے) کے صرفے سے ہندستان کی ندیوں کو جہاز رانی کے قابل بنا کر اور کہیں کہیں مصنوعی نہروں سے ملا کر ہماری آب راہوں کو اس قابل بنا سکیں گے کہ گنگا اور انڈس کو ملا کر کلکتہ سے کراچی تک گوداوری اور تپتی کو ملا کر (COCANDA) کو کناڈا سے سورت تک مسافر کشتیاں اور مال کے جہاز آجاسکیں۔ مگر یہ اسکیم نہ تو مقبول ہو سکی اور نہ سرکاری توجہ کی مستحق تصور کی گئی کیونکہ انگلستان کی پبلک جو بہر حال ہندستان کی حاکم ہو) اس اسکیم کی اہمیت کو محسوس نہ کر سکی اور ریلوں کے نمائندے اور ریلوں سے وابستہ ہستیوں نے سخت مخالفت کی ۱۸۷۶-۱۸ء کی ”صنعتی کمیشن“ جس کے ہندستانی ارکان پنڈت مدن موہن مالویہ اور سر فضل بھائی کریم بھائی بھی تھے) نے حکومت ہند سے یہ سفارش کی تھی کہ ہندستانی آب راہوں کو بہتر بنایا جائے کیونکہ ریلوں سے وابستہ غرض مندوں نے ہندستان کے پانی کے راستوں کو سرکاری توجہ سے

محروم کیا تھا۔ اور اس لیے بھی کہ ہندستان کے راستوں کو ترقی دینا تو درکنار ان کی حفاظت کرنے والا کوئی نمایندہ بھی نہیں تھا! جیسا کہ موجودہ زمانے میں اکثر ہوتا ہو، سرکاری کمیشنوں کی رویداد تو ضخیم جلدوں میں شائع کی جاتی ہے، مگر ان پر عمل کی نوبت بہت کم آتی ہے۔ چنانچہ اس کمیشن کا بھی یہی حشر ہوا، کسی نے کچھ نہ کیا۔ ساری رویداد دھری رہ گئی بلکہ ہندستانی جہاز سازی اور جہاز رانی میں تنزل کی رفتار اور تیز ہو گئی اس کی اہل وجہ یہ ہے کہ جب سے دھانی جہاز کی ایجاد ہوئی اور اس کا رواج بڑھا بادبانی جہازوں کی اہمیت کم ہوتے ہوئے ناقابل لحاظ اور بین اقوامی تجارت اور نقل و حمل کے نقطہ نظر سے مفقود ہو گئی۔ اٹھارھویں صدی میں بھاپ کی قوت معلوم ہوئی اور اس سے کل پُرزے چلائے جانے لگے، پھر انجن بنا اور خود متحرک سوار یوں کے وجود میں آنے کے بعد صرف وقت کا سوال رہ گیا کہ بھاپ کی قوت کو جہازوں کے لیے استعمال کیا جائے چنانچہ ۱۷۸۴ء میں سمنگٹن کی ابتدائی کوشش کے بعد اور کسی گننام مگر بد قسمت افراد کی فن دانی سے فائدہ اٹھا کر فلٹن نامی امریکن نے ۱۷۸۶ء میں سب سے پہلے ہڈسن ندی پر دھانی جہازوں کو چلانے میں کامیابی حاصل کی۔ ایک سال بعد ہی نیویارک سے انگلستان تک بھاپ کی قوت سے چلنے والے جہاز نے پہلی مرتبہ سمندر کو پار کیا، اگرچہ اس دھانی جہاز میں پردے بھی لگے ہوئے تھے اور وہ درحقیقت نیم بادبانی اور نیم دھانی جہاز تھا، مگر اس میں شک نہیں کہ وہ بغیر پردوں کے بھی چل سکتا تھا اور یہ پردے محض ہمارے کے لیے لگائے گئے تھے، میکینیت اور فن کاری کی ترقی کے ساتھ ساتھ زیادہ طاقت ور انجن بننے لگے اور بادبانی جہازوں کی ضرورت و افادیت گھٹتے چھٹتے تقریباً مفقود ہو گئی۔ دھانی جہازوں کی ایجاد کے بعد چوتھائی صدی کے اندر ہی

نہ صرف مسافر جہاز بلکہ مال جہاز اور جنگی جہاز بھی تمام تر بھاپ کی قوت سے چلنے والے بنائے گئے اس عرصے میں لوہے اور فولاد کا استعمال بھی بہت بڑھ گیا تھا اور جہازوں کے بنانے میں لکڑی کی بجائے لوہا اور فولاد استعمال ہونے لگا تھا غرض انیسویں صدی کے ختم تک لوہے کے بنے ہوئے دھاتی جہازوں نے اتنی ترقی کر لی تھی کہ بادبانی جہازوں اور لکڑی کے بنے ہوئے جہازوں کی اہمیت کا خاتمہ ہو گیا تھا۔

جدید زمانے میں مشرقیوں کا دخل میکائیت اور فن کاری میں کچھ نہ تھا، چنانچہ ہماری جہاز سازی کی صنعت اور جہاز رانی کی صلاحیت جو کئی صدیوں سے زوال پزیر تھی موت کے شنبے میں گرفتار ہو گئی اور بھاپ کی قوت اور لوہے کے دباؤ سے اچھی طرح کچلی گئی، ہمارے جہازوں پر جو پتلا پڑی تھی اس سے رہائی کوئی دلا سکتا تھا تو وہ حکومت تھی مگر جب تک اور جہاں کہیں ہماری حکومت تھی سب پر غفلت طاری تھی جہاں کہیں پولیسوں کا راج قائم ہو چکا تھا سرکاری اغراض اور مفاد کے خلاف تھا کہ ویسی صنعتوں کو سنبھالا جائے غرض اپنوں کی غفلت اور غیروں کی مخالفت کی وجہ سے ہندوستانی جہاز سازی اور جہاز رانی کا ایسا خاتمہ ہوا کہ اب ہمارے پاس نہ بیڑہ ہو نہ جہاز ہیں، نہ ملاح ہیں نہ ناخدا ہیں! جو نام نہاد ”ہندوستانی“ کمپنیاں ہیں وہ غیروں کے قبضے یا اثر میں ہیں ان کے جہاز غیر مالک سے خرید کر وہ جہاز ہیں، ان کو چلانے والے اور ان کے کاروبار کو سنبھالنے والے اغیار ہیں!

اسی کا نتیجہ ہو کہ سمندری آمد و رفت یا نقل و حمل میں ہمارا مطلق دخل نہیں رہا البتہ ساحلی آمد و رفت یا نقل و حمل میں ہندوستانی کشتیوں کا تھوڑا بہت حصہ ہے اور اندازہ کیا گیا ہو کہ ساحلی آمد و رفت اور تجارت میں (زیادہ تر ارموٹ قسم کی

بنی ہوئی کشتیوں کے ذریعے، ہمارا حصہ صرف دو فی صد ہو یہ بھی اندازہ کیا گیا ہو کہ ہندستان سے جہاز رانی کے ذریعہ ۷۵ کروڑ کی سالانہ آمدنی ہوتی ہو جس میں پچاس کروڑ سراسر بیرونی اور غیر قومی کمپنیوں کے حصے میں جاتا ہو۔ یہ اندازے، سچی صاحب نے کئے ہیں جنہیں جہاز رانی کے مسئلے سے گہری دلچسپی اور ماہرانہ واقفیت ہو۔ موصوف نے جہاز رانی سے متعلقہ مسائل پر متعدد مضمون لکھے ہیں عوام کی دلچسپی بڑھانے کے لیے پبلک تقریریں کی ہیں، قانون ساز جماعتوں میں قانونی مسودے پیش کیے ہیں اور "معاشیات جہاز رانی" کے نام سے ایک تحقیقی کتاب لکھی ہو۔ ایسے واقف کار شخص کے اندازوں کو جھٹلایا نہیں جاسکتا جنگ عظیم سے قبل جہاز رانی اور جہاز سازی کی جو صورت حال تھی اُسے رادھا کو د مکرجی نے "ہندوستانی جہاز رانی اور سمندری جدوجہد کی تاریخ" میں بیان کیا ہو، اس تصنیف کے خاتمے میں موصوف نے لکھا تھا کہ :-

"بیس صدیوں کی طویل اور مشا ذرات تاریخ کے بعد ہماری قومی صنعتوں میں

سے ایک بڑی صنعت (جہاز سازی) گزر گئی۔ وہ بلاشبہ ہندستانی مدن کا

ایک کارنامہ تھا..... آج ہندستان اس اہم قومی صنعت سے محروم ہو....

گورنمنٹ اور ہندستان کی ماوی ترقی میں دلچسپی رکھنے والوں کا فریضہ ہو کہ

اس کھوئی ہوئی صنعت کو زندہ کرنے اور جدید اصولوں پر چلانے کی ضرورت

اہمیت کا اندازہ کریں کیونکہ اس صنعت ہندستان کی معاشی ترقی کی امیدیں ابھرتی ہیں۔

ان جملوں کو لکھے ہوئے تیس سال گزر چکے مگر آج بھی ان کو دہرانے اور بار بار کہنے کی

ضرورت ہو تاکہ دردمند دلوں میں قوت عمل پیدا ہو اور وہ ہندستان کی ہر اصلاح و ترقی

میں اس صنعت کو اُس کی اہمیت کے شایان شان جگہ دینے کی کوشش کریں۔

تیسرا باب

ریل کی ایجاد، رواج اور ترقی

اٹھارہویں صدی کے آخر تک بحرِ بادبانی جہازوں کے تمام نقل و حرکت جانداروں کی قوت سے ہوتی تھی۔ انسان اور حیوان محنت کرتے تھے اور دنیا کا تمام کام بڑے بھلے بناتے تھے ہمیشہ سے انسان کو آرزو رہی ہوگی کہ وہ خاموشی سے بیٹھا رہے یا برائے نام نگرانی کرتا رہے اور کل پُرزے خود بخود کام کرتے رہیں۔ پانی سیندھنے، بوجھ اٹھانے، ناؤ کھینے، ٹھیلہ ڈھکیلنے سے آدمی کو طبعاً نفرت ہوتی ہو اور یہ کام عموماً وہ خوشی سے نہیں کرتا لازمی طور پر پرانے زمانوں میں بھی لوگ ایسی قوت کا ارمان کرتے ہوں گے جو انھیں کڑی جسمانی محنت سے بے نیاز کر دے۔ اس حسرت کا پتہ ہمیں جن پری کے افسانوں سے ملتا ہو جو اپنے سردار کا حکم پاتے ہی فوراً سب کام کر دیتے تھے۔

غرض اٹھارہویں صدی تک دنیا کا بیشتر کام جانداروں کے بل بوتے پر چلتا تھا۔ جب بھاپ کی قوت دریافت ہوئی اور اُس سے کل پُرزے چلنے لگے تو صنعتی انقلاب ہوا۔ اس قوت سے فائدہ اٹھا کر خود رواجِ تیار کرنا باقی رہ گیا تھا۔ چنانچہ مختلف لوگوں کی ابتدائی کوششوں اور محدود کامیابیوں کے بعد غالباً رچرڈ ٹروی تھاک نامی انگریز کو سب سے پہلے ریل کا انجن بنانے میں کامیابی ہوئی۔ اور آج ترو تھاک (نہ کہ جارج اسٹی فن سن) ریل کے انجن کا اصل

موجود تصور کیا جاتا ہے۔ یہ انیسویں صدی کے ابتدائی سین کا ذکر ہے۔ اس کے بعد چوتھائی صدی کے اندر ہی مختلف ریلیں جاری ہوئیں جن میں سے اکثر مقامی اہمیت رکھتی تھیں اور ٹھیک ٹھیک طور پر یہ پتہ چلانا ناممکن ہے کہ سب سے پہلی ریل کہاں اور کب چلی۔ یہ البتہ تحقیق سے معلوم ہے کہ انجن کی ایجاد اور ریل کا رواج سب سے پہلے انگلستان میں ہوا اور اس میں جارج اسٹی فن سن کا نمایاں حصہ ہے۔ اسٹی فن سن کا بنایا ہوا انجن ”راکٹ“ بہت مشہور ہے۔ یہ انجن چالیس میل فی گھنٹہ کی رفتار حاصل کر کے سب سے بازی لے گیا تھا۔ اس تیز رفتار کا احساس اس حقیقت سے بخوبی ہو سکتا ہے کہ آج دہلی اور حیدر آباد کے درمیان ایک ہزار سے کچھ زیادہ کا فاصلہ طے کرنے کے لئے چھتیس گھنٹے سے زیادہ وقت درکار ہے اور تقریباً اٹھائیس میل فی گھنٹہ کی اوسط رفتار سے مسافت طے ہوتی ہو گویا ایک سو سال سے زیادہ عرصہ گزرنے کے بعد بھی ہماری اوسط رفتار راکٹ سے بارہ میل کم ہی ہے۔

اگرچہ ریل کی ایجاد ۱۸۲۵ء اور ۱۸۲۵ء کے درمیان مسلمہ ہے مگر ۱۸۲۵ء تک گھوڑے گاڑیاں برابر چل رہی تھیں اور انھیں کے ذریعے تمام آمد و رفت جاری تھی۔ چوکرٹے، بگیاں اور ایک گھوڑے کی گاڑی بدستور تھیں۔ دراصل انیسویں صدی کے آخری نصف میں ان پر آفت آئی اور آہستہ آہستہ گھوڑے گاڑی کی اہمیت ساری دنیا میں گھٹتے گھٹاتے تقریباً مفقود ہو گئی۔

بظاہر تو یہ معمولی بات معلوم ہوتی ہے کہ نئی ایجاد کے سامنے پرانے ذریعے آمد و رفت اور نقل و حمل بتدریج مفقود ہو گئے مگر حقیقت یہ ہے کہ متعدد تجربوں اور پی در پی ناکامیوں کے بعد ان تھک محنت اور مسلسل کوشش کرنے سے

ہی ریلیں جاری ہو سکیں۔ موجدوں کو سرمایہ داروں کے سامنے ہاتھ پھیلا نا پڑا، ماہروں اور واقف کاروں کو کم سمجھ مگر با اثر ہستیوں کی دربار داری کرنی پڑی اور انھیں خوشامد اور لجاجت سے سمجھانا اور منانا پڑا۔ ریل کی ایجاد کے وقت بھی تاریخ خود کو دہرا رہی تھی: اہل کمال بے ہنروں اور ناقدرہ دانوں کے سامنے توجہ اور امداد کی بھیک مانگنے پر مجبور تھے۔

بہر حال جب ریل جاری ہوئی تو حسب معمول حکام وقت اس نئی ایجاد کی طرف سے غافل رہے، حسب معمول بے کار لوگوں نے پھبتیاں اڑائیں، حسب معمول نام نہاد ”محققوں اور عالموں“ نے گوناگوں اعتراض کیے اور اس نئی ایجاد سے پیدا ہونے والے خطرے بیان کیے، کسی نے کہا کہ ساری فضا دھوئیں سے خراب ہو جائے گی، تیز رو سوار یوں میں بیٹھنے سے سر میں خون جم جائے گا جو کچھ یورپالوں نے نہیں کہا مشرقیوں نے کہہ سنایا: کسی نے کہا کہ وزنی انجنوں کے چلنے سے زمین ہلے گی اور زلزلے آئیں گے: ایک ”پروفیسر“ نے کہا ہی نہیں بلکہ لکھا بھی ہو کہ ریلوں کی وجہ سے — میریا پھیلے گا۔ کیونکہ ریل کے ہموار راستوں کو بنانے کے لیے پٹری کے قریب گڑھے کھودے جاتے ہیں جن میں پانی جمنا، سڑنا اور میریا پھیلاتا ہی۔ گویا سارے ملک میں پہلے نہ تو کوئی گڑھا تھا اور نہ کسی اور مقصد کے لیے گڑھا کھودا گیا تھا جس سے مچھروں کی تعداد بڑھتی اور میریا پھیلتا!!“ ریل کی ایجاد اور رواج پر بعض قدامت پرست طبقے بہت نالاں تھے اور انھیں کی کارستانیوں سے کئی با اثر لوگوں نے ریلوں کی جاہلانہ مخالفت کی! جو خود کو ضرورت سے زیادہ عقل مند سمجھتے تھے وہ انجن کو ”غریب“ تصور کرتے تھے کیونکہ انھیں یقین تھا کہ انجن میں بڑی چالاکائی سے گھوڑے کو چھپا رکھا ہی، جو ضرورت سے زیادہ سمجھدار تھے وہ انجن کو ساحری سے تعبیر کرتے تھے: عرصے تک یہ مخالفتیں

ہوتی رہیں مگر علوم و فنون کا کارواں ان جاہلوں کے بھونکنے اور چیخنے کو نظر انداز کرتا ہوا بتدریج ترقی کرتا گیا۔

عوام کی باضابطہ آمد و رفت کے لیے سب سے پہلی ریل ۱۸۲۵ء میں یورپ سے فورتحہ نامی مقام تک چلی۔ اس کی کامیابی کے بعد انگلستان کے مختلف حصوں میں ریل ڈالی گئی، ہر سال انجن کی طاقت اور سرعت میں ترقی ہوتی گئی، ریل کے ڈبے بہتر ہوتے گئے، عام انتظام سنبھلتا گیا، انگریزوں کی دیکھا دیکھی آسٹریا میں بر اعظم یورپ کی پہلی ریل جاری ہوئی، ایک سال بعد ہی ۱۸۳۵ء میں جرمنی کی سب سے زیادہ ترقی پزیر ریاست پر دیشیا میں ریل جاری ہوئی۔

ان ملکوں میں بھی ریلوں کی مخالفت اور حکومت کی بے توجہی سے ثابت ہوا کہ تاریخ خود کو دہراتی رہتی ہے۔ اس وقت کی ایک سرکاری تحریر واقف کار حلقوں میں بہت بدنام ہو۔ پریشیا کے پائے تخت برلن سے ایک قریبی شہر پوسڈام تک ریل جاری کرنے کی اجازت مطلوب تھی۔ درخواست میں ریلوں کا فائدہ بیان کرتے ہوئے یہ بھی کہا گیا تھا کہ اس کی وجہ سے برلن سے پوسڈام کا فاصلہ طو کرنے میں ایک گھنٹہ بچے گا۔ ”مستقبل شناس“ بادشاہ نے اپنے ہاتھ سے اس درخواست کے حاشے پر لکھا :-

”محض ایک گھنٹہ قبل پوسڈام پہنچنے سے میں کسی خاص

مسرت کا اندازہ نہیں کر سکتا!“

مطلب یہ کہ ریل ویل بیکار ہے۔ جلد پہنچنے پہنچانے سے کیا ہوتا ہے؟ بادشاہ نے لکھنے کو تو لکھ دیا مگر خود اسے بہت جلد یہ تلخ تجربہ ہوا کہ بھاپ کی طاقت کے سامنے انسان کی قوت ہیچ ہے۔ چاہے وہ بادشاہ وقت ہی کیوں نہ ہو۔ چنانچہ کئی لوگوں کے اصرار سے مجبوراً اجازت دی گئی اور بادشاہ کی مرضی اور بعض حاکموں

کی مخالفت کے باوجود ریل جاری کی گئی غنیمت ہو کہ حکومت کو بہت جلد احساس ہوا کہ یہ چیز رکنے والی نہیں لہذا بہترین صورت یہی ہو سکتی ہو کہ اس پر ابھی سے نگرانی قائم کر دی جائے۔ چنانچہ جلد ہی ایک قانون نافذ کیا گیا اس کے بموجب حکومت کو یہاں تک اختیار عطا کیا گیا کہ وہ مقررہ وقفہ کے بعد یا کافی مہلت دے کر مناسب شرطوں کے ساتھ خانگی ریل خرید سکتی ہو۔

انگلستان اور جرمنی کا تجربہ یورپ اور امریکہ کے اکثر ملکوں میں ہوا۔ ہر جگہ ریل کو جاری کرنے میں ابتدائی دقیقیں ہوئیں، ہر جگہ حکومت کی غفلت دلا پرواہی کا سامنا کرنا پڑا، ہر مقام پر عوام کی جاہلانہ مخالفت سے دوچار ہونا پڑا۔ ان رکاوٹوں کے باوجود ریلوں کی ابتدا ہوئی، ان کا رواج بڑھا، انھیں ترقی ہوئی، ان کو سیاست اور تجارت پر تسلط حاصل ہوا، فوجی نقل و حرکت میں اتنی آسانی ہوئی کہ ملکوں کے نقشے بدل بدل گئے۔ سیاست اور معیشت پر ریلوں کی حکمرانی انیسویں صدی کے ختم تک عالم آشکارا ہو گئی تھی نقل و حمل اور آمد و رفت کا اہم ترین اور لائانی ذریعہ ریلیں بن گئی تھیں بحیثیت مد مقابل کوئی ان کی پائناگ کو بھی نہیں پہنچ سکتا تھا اور موجودہ صدی کے آغاز پر یہ معلوم ہو رہا تھا کہ ان کی تہنا حکمرانی نہ جانے کتنی صدیوں تک رہے گی۔

ریلوں کا چلن خانگی کمپنیوں کی وجہ سے ہوا | یہ تو ہم کہ چکے ہیں کہ

فروغ دینے اور ان کو چلانے میں خانگی افراد اور خانگی کمپنیوں کا حصہ تھا۔ اسٹارک (سابق آسٹریا) میں جب ۱۸۳۷ء میں پہلے پہل ریل جاری ہوئی تو وہ بھی ایک خانگی کمپنی کی کوششوں کا نتیجہ تھی۔ اسی طرح فرانس، ہنگری، اطالیہ اور متحدہ امریکی ریاستوں میں عمل ہوا۔ اگرچہ ابتدا خانگی کمپنیوں نے کی مگر بہت جلد حکومتوں کو ریلوں

کی اہمیت کا احساس ہوا۔ چار و ناچار انھیں تسلیم کرنا پڑا کہ نقل و حرکت آمد و رفت کے اس انقلاب آفریں ذریعے سے پبلک اغراض وابستہ ہو چکے ہیں لہذا انھیں بالکل خانگی کمپنیوں کے تفویض نہیں کیا جاسکتا۔ چنانچہ سب سے پہلے انگلستان میں اس کے بعد بتدریج بقیہ ملکوں میں ریلوں پر سرکاری نگرانی قائم کی گئی آمد و رفت اور نقل و حمل کی انتہائی شرحیں مقرر کرنے میں حکومت نے خود کو ذمہ دار بنایا۔ مقررہ شرائط کے تحت ریلوں کو خرید لینے کا حق معاہدے میں منظور اور قانونی اعتبار سے محفوظ کر لیا گیا۔ سرکاری نگرانی کی ضرورت سب سے زیادہ اس وجہ سے ہوئی کہ ریلوں کے راستوں کو مسطح کرنے، لوہے کی پٹریاں ڈالنے اور اسٹیشنوں کے بنوانے میں بہت زیادہ خرچ ہوتا ہے لہذا غیر ضروری یا زائد ریلوں کو روکنے کے لیے سرکاری نگرانی اور حکومتی تنظیم لازمی ہے۔ منظور شدہ تنظیم کے تحت ریلوں کی تعمیر مفید ہو سکتی ہے ورنہ غیر ضروری ریلیں ہی نہیں بلکہ متوازی ریلیں بھی بننے لگیں گی، متوازی (یعنی برابر جانے والی) دو مختلف ریلیں جاری کرنا قومی دولت کا دیوالہ بنگالنا ہے اس احساس کے ساتھ ریلوں کی تاریخ کا دوسرا دور شروع ہوا اور سرکاری نگرانی میں یا سرکاری امداد سے ریلوں کی تعمیر و توسیع ہونے لگی جو ترقی کر کے ”سلطنتی اشتراکیت“ State Socialism. کا عمدہ نمونہ ہو گیا ایک ایک کر کے حکومتوں نے

ریلوں کو خریدنا شروع کیا اور کئی ملکوں کی ریلیں سرکاری ملکیت ہو گئیں اور ریلوے کا انتظام سرکاری محکمے کے سپرد کیا گیا، چنانچہ انگلستان، فرانس اور متحدہ امریکی ریاستوں کے علاوہ تمام بڑے بڑے ملکوں میں ریلوں کا انتظام اور ملکیت سرکاری ہے۔ انگلستان، فرانس اور متحدہ امریکی ریاستوں میں بھی ریلوں پر سرکاری نگرانی اور ان کے کاروبار میں سرکاری مداخلت برابر بڑھ رہی ہے بعض موقعوں پر ریلوں کا تمام کاروبار خود سرکار نے اپنے ہاتھ میں لے لیا تھا۔ چنانچہ

انگلستان جیسے سرمایہ دار اور قدامت پرست ملک نے گزشتہ جنگ عظیم میں یوں
 کو سرکاری طور پر چلایا تھا اور مالک کمپنیوں کو اتنا ہی منافع دیا گیا تھا جتنا انھیں
 جنگ سے قبل ملا کرتا تھا۔ یہ سراسر حکومتی اشتراکیت کے اصول پر عمل کرنا ہی
 اگر یہ طریقہ بھی سرکاری اشتراکیت کا پیش رو نہیں تو سراسرکاری اشتراکیت پھر
 کسے کہتے ہیں؟



چوتھا باب

ہندستان میں ریلوں کی سرگزشت

ہندستان میں ریل جاری کرنے کا خیال سب سے پہلے انگریز تاجروں کو ہوا۔ چنانچہ منچسٹر کے روئی کے تاجروں نے بعض انجنیروں اور کاروباری وقفیت رکھنے والوں کو اس غرض سے ہندستان روانہ کیا تاکہ وہ اندرون ملک اور بندرگاہوں کے درمیان ریلوں کی تعمیر اس کی افادیت اور کاروباری نقطہ نظر سے نفع بخش امکان پر اپنی رائے پیش کریں۔ ان تاجروں کو اچھی طرح خیال تھا کہ سستے ذلیع نقل و حمل کی وجہ سے خام پیداوار کے منگانے اور تیار شدہ مصنوعات کو ملک کی اندرونی منڈیوں تک پہنچانے میں نہ صرف سہولت بلکہ کفایت بھی ہوگی۔

اسی خیال کی تصدیق کے لیے انھوں نے چند ماہروں اور واقف کاروں کو ہندستان روانہ کیا۔ ان لوگوں نے ۱۸۴۴ء میں ایسٹ انڈیا کمپنی کے پاس چند تجویزیں بھجوائیں۔ اس زمانے میں ہندستان پر راج کرنے والی جماعت خود تاجر کمپنی تھی۔ انگریزی تاجروں کی خوش قسمتی سے بہت جلد ایک ایسا گورنر جنرل ہندستان کا حاکم بنایا گیا جسے ریلوں کی ضرورت و اہمیت کا خیال تھا۔ لارڈ ڈلہوزی کا تقریر ۱۸۴۸ء میں ہوا۔ دوسرے ہی سال ہندستان میں ریلیں جاری کرنے کے لئے دو انگریز کمپنیوں سے معاہدے ہوئے جن کی ممتاز ترین خصوصیت ”منافع کی ضمانت“ تھی یعنی حکومت ہند نے ریلوے کمپنیوں کو یقین دلایا تھا کہ منافع نہ ہونے یا نقصان

ہونے کی صورت میں سرکاری بجوری سے انھیں اتنی رقم دلائی جائے گی کہ ان کمپنیوں کو اپنی مالیت پر کم سے کم ۵ فی صدی منافع وصول ہوگا۔ معاملے میں ریلوں کے لیے ضروری زمین مفت دینے کا اقرار کیا گیا تھا، ان معاہدوں کی تیسری ممتاز خصوصیت یہ تھی کہ پانچ فی صد سے زیادہ نفع ہو تو کمپنی اور حکومت ہند کے درمیان آدھا آدھا منافع تقسیم ہوگا، مگر نقصان ہو تو کل بائیس کار اٹھائے، فائدہ ہو تو سرکار صرف فائدے میں شریک بنے۔

ریلوے کمپنیوں کے لئے ان حسب مراد شرائط کے تحت سرمایہ کا حاصل کرنا کیا دشوار تھا۔ غرض بہت جلد ایسٹ انڈیا ریلوے اور گریٹ انڈین پینسولانا ریلوے کمپنیاں وجود میں آئیں، ریل کے کئے بننے لگے اسٹیشن بنے، پلوں کی تعمیر ہوئی، ٹھکانے سے ڈبے اور انجن آئے اور سب سے پہلے ۱۸۵۳ء میں کلکتہ سے مرزا پور تک سٹو میل لمبی ریلوے لائن تیار ہوئی اور باضابطہ طور پر ریلوں کی آمد و رفت شروع ہوئی۔ یہ ریل ای۔ آئی۔ آر نے چلائی تھی۔ اسی نام سے آج بھی دہلی سے کلکتہ تک اور تمام یو۔ پی، بہار، اڑیسہ میں ریلیں چلتی ہیں۔ اسی سال جی۔ آئی۔ پی ریلوے نے بمبئی اور کلیان کے درمیان ریل جاہی کی اور ان کامیاب تجربوں سے متاثر ہو کر لارڈ ڈلہوزی نے اسی سال ایک یادداشت مرتب کی جس میں ضمانت کے طریقے کے تحت ریلیں جاری کرنے کی افادیت، ریلوں کی فوجی اہمیت، تجارتی منفعیت اور انتظامی ضرورت کو بیان کیا۔ اکثر کتابوں میں اس یادداشت کا ذکر ہوا ہے ”مشہور یادداشت“ یا ”اہم یادداشت“ کہا گیا ہے مگر میں نے کیس بھی اس کو جزوی یا کلی نقل کیا ہوا نہیں دیکھا۔ رفقہ کو باوجود تلاش اور کوشش کے نام کامی ہوئی۔ مگر ہو کہ یادداشت اتنی اہم نہ ہو جتنی کہ ظاہر کی جاتی ہے، ہر حال وہ گورنر جنرل کی مرتبہ تھی اور اسے قبول کر لیا گیا۔ چنانچہ

ریلوں کی تعمیر و توسیع میں بڑی فراخ دلی سے کام لیا گیا ۱۹۵۳ء اور ۱۹۶۶ء کے درمیان کئی ریلوے کمپنیوں سے معاہدے ہوئے۔ اسی زمانے میں بی بی، اینڈ سی آئی، ای بی اور ایس آئی ریلیں وجود میں آئیں۔

ہر ریلوے کمپنی کو سرکاری طور پر ۴۲، ۴۳ یا پانچ فی صد منافع کی ضمانت دی گئی، نگرانی اور معینہ مدت کے بعد خریدنے کا حق سرکاری تھا، مگر انتظام تمام تر کمپنی کا رہا، البتہ شرح نقل و حمل اور آمد و رفت کو معین کرنے کا سرکاری حق بھی مسلمہ رہا، اگرچہ معاہدے ۹۹ سالہ مدت کے لیے کیے گئے تھے مگر بی بی اینڈ سی آئی پچاس سال کے بعد ریلوں کو خرید لینے کا بھی حق مل گیا تھا۔

۱۹۵۳ء اور ۱۹۶۲ء کے درمیان یہی اصول ضمانت کا رہا مگر جب بعض دردمند حاکموں کو خیال ہوا کہ یہ ضمانتی طریق سراسر کمپنیوں کے حق میں ہی ہے اور کم سے کم آئندہ غیر ضمانتی طریقہ نافذ کرنا چاہیے تو انگلستان کے سرمایہ داروں اور ہندوستان کی ریلوں میں پونجی لگانے والوں نے ذاتی اغراض کی بنا پر ہنگامہ برپا کیا۔ ہندوستان کی حکومت کو جو غدر کے بعد کمپنی کے ہاتھ سے کل چکی تھی مجبوراً غیر ضمانتی طریقے میں یہ ناموافق ترمیم کرنی پڑی کہ حکومت بیس سال تک فی میل سالانہ ۱۰۰ پونڈ تک بشرط ضرورت امداد دے گی۔ چند کوششوں کے بعد یہ طریق ناکام ثابت ہوا۔

برطانوی سرمایہ داروں کو ضمانت کا مزہ لگ چکا تھا وہ کسی ناموافق تو درکنار کم موافق معاہدے کے لیے تیار نہ ہوتے تھے آخر ۱۹۶۹ء میں گورنر جنرل کو اعتراف کرنا پڑا کہ بغیر ضمانت کے ریلوں کو جاری کرنے کا خیال ناکام ہوا! اس ناکامی کے اعتراف کے بعد سرکاری سطوت کو بحال رکھنے کے لیے حکومت نے ۱۹۶۹ء اور ۱۹۸۱ء کے درمیان بطور خود ریلیں تعمیر کرائیں، اور

کفایت کے خیال سے چھوٹی لائن کا انتخاب کیا۔ یہ ریلیں سرکاری طور پر تعمیر ہوئیں اور سرکاری انتظام میں چلائی گئیں مگر جنگ اور قحط کی پریشانیوں سے تنگ آکر حکومت نے ۱۸۸۰ء کے قحط کمیشن کی سفارش کے مطابق از سر نو ضمانت کا طریق اختیار کیا۔ ۱۸۸۱ء کے بعد ضمانتی طریق کے تحت ریلوے کمپنیوں کو جو ٹھیکے دئے گئے تھے وہ ہندستان کے حق میں نسبتاً بہتر تھے شرح ضمانت بالعموم پانچ فی صد کی بجائے ۳ ۱/۲ فی صد مقرر کی گئی تھی۔

ہندستانی ریلوں کی مالی سرگزشت 'انین' صدی کے ختم تک بہت ہی یابوس کن تھی۔ ضمانتی معاہدوں کے تحت ریلوے کمپنیوں کو قرض ادا کرتے کرتے سرکاری تجویز خالی ہوتی جا رہی تھی۔ ریلوے کمپنیاں اس بے دریغ طریقے پر اسراف کر رہی تھیں اور ریلوے کے اعلیٰ عہدہ داروں خاص کر انگریزوں کی تنخواہیں اس قدر زیادہ تھیں کہ نفع نامکن تھا۔ نیز بعض ریلیں سرکار سے بھی تجارتی ہتکنڈے برت رہی تھیں۔ ان کی تفصیل بیان کرنا طویل عمل ہوگا اور یہ داستان ناگوار بھی ہوگی۔ صرف اس حقیقت کو معلوم کر لیجئے کہ ۱۸۵۳ء سے ختم صدی تک ریلوں پر گورنمنٹ کو چند لاکھ ہی نہیں، ایک دو کروڑ ہی نہیں بلکہ ۵۱۵,۲۰,۰۰۰ پونڈ کا نقصان ہوا جو اس زمانے کی شرح مبادلہ کے اعتبار سے پون ارب سے زیادہ یعنی ۷۷ کروڑ ۲۸ لاکھ روپیہ ہوتا ہے۔ یہ وہ خسارہ ہے جو ہندستان کو ریلوں کی "نعمت" کی وجہ سے برداشت کرنا پڑا اور علمائے معاشیات کہتے ہیں کہ ریلوں کا کاروبار تجارتی کاروبار ہی اس سے نفع ہونا چاہیے! جب "نفع بخش" تجارتی نوعیت کے سرکاری کاروبار سے نقصان ہوا تو آپ اندازہ کر سکتے ہیں کہ فوجی اور اصلاحی، تعلیمی اور تشریری، قومی اور تمدنی، امدادی اور خیراتی کاروبار میں کیا کچھ نقصان نہیں ہوا ہوگا؟

بیسویں صدی کے آغاز سے پہلی جنگ عظیم تک ہندستان کی ریلوں میں توسیع و تعمیر کا کام تیز رفتار سے جاری رہا۔ سن ۱۸۹۰ء میں ہندستان کی کل ریلوں کی لمبائی ۲۵۰۰۰ میل تھی۔ سن ۱۹۰۶ء تک ۱۰۰۰۰ میل کا اضافہ ہوا۔ اس مدت کی خوش گوار خصوصیت ریلوں کی نفع بخش نوعیت ہے۔ سن ۱۹۰۶ء تک ریلوں پر گھانا ہی گھانا ہوتا چلا آیا تھا۔ سن ۱۹۰۶ء کے بعد سے خسارہ موقوف ہوا اور تھوڑی بہت آمدنی ہونے لگی جو رفتہ رفتہ سال بسال بڑھتی گئی البتہ بعض مرتبہ نقصان بھی ہوا پہلی جنگ عظیم شروع ہونے کے بعد ریلوں کی آمدنی میں خاصہ اضافہ ہوا مگر اس اضافے کی اصل وجہ فوجوں کی غیر معمولی نقل و حمل تھی اگرچہ بظاہر ریلوں کی آمدنی بڑھتی رہی تھی مگر اس کا بار خود ہندستان ہی پر پڑ رہا تھا۔ ہندستان قرضہ لے کر فوجی اخراجات برداشت کر رہا تھا اس قرضے کا تھوڑا حصہ ریلوں کے ”اضافہ آمدنی“ کی شکل میں نمودار ہوا۔ ٹھیک کاروباری نقطہ نظر سے بے شک فائدہ تھا مگر قومی اعتبار سے یہ بھی مالی نقصان تھا۔ ریلوں کی آمدنی میں اضافے کا باعث یہ حقیقت بھی تھی کہ جنگ کے دوران میں مطالبات فرسودگی کے لیے کوئی رقم مہیا نہیں کی جا رہی تھی۔ تجارتی کاروبار کا یہ معمولی اور اساسی اصول ہے کہ ہر سال تجدید کے لیے مناسب رقم مہیا کی جائے۔ ریلوں کی حد تک اسٹیشن، پل، انجن، ڈبے، پٹریاں وغیرہ ایسی چیزیں ہیں جن کو کبھی نہ کبھی از سر نو بنانا پڑتا ہو، ہر سال کچھ نہ کچھ رقم محفوظ رکھنی پڑتی ہو تاکہ اس محفوظ رقم سے پرانی اور ناکارہ ہو جانے والی چیزوں کو بنایا یا حاصل کیا جاسکے۔ اس کو اصطلاحی زبان میں ”مطالبات فرسودگی“ کہتے ہیں۔ تنگ نظری سے کام لے کر ہماری ریلوے تنظیم نے اس اہم اصول کو کسی خاص مصلحت کے تحت نظر انداز کیا۔ چنانچہ سن ۱۹۰۶ء میں ریلوں کے متعلق تحقیق کرنے کے لیے جب کمیشن بٹھایا گیا، تو اس نے صاف لفظوں میں لکھا:۔

”میسوں پل میں جو جدید ضرورت کے موافق مال گھاٹی کا وزن برداشت نہیں کر سکتے، کئی میل لمبی پٹریاں ہیں، سیکڑوں انجن ہیں اور ہزاروں ڈبے ہیں جن کو از سر نو بنانے کی ضروری تاریخ مدت ہوئی گزر چکی ہے۔“

دوران جنگ میں اور جنگ کے بعد چند سالوں تک ریلوں کی بڑی خراب حالت تھی جنگ کے دوران میں ریل کا بہت کچھ سامان مصروفِ شام خاص کر عوام بھیج دیا گیا تھا تاکہ وہاں ریلیں چلانے میں آسانی ہو۔ ظاہر ہے کہ ریلوں کی اس تباہ حالی کی وجہ سے مسافروں اور تاجروں کو سخت مشکلات پیش ہوئیں اور ان کی اجتماعی آواز اس قدر اہم ہو گئی کہ سرکار کو اس کی طرف متوجہ ہونا پڑا۔ چنانچہ سرکار نے ریلوں کے متعلق سرولیم اکورٹھ کی صدارت میں ایک کمیٹی کا تقرر کیا جس نے ریلوں اور ریلوں کے متعلقہ مسئلوں پر تحقیق کر کے ایک کیفیت مرتب کی اس کے اہم ترین اجزاء مالیہ اور تنظیم سے تعلق رکھتے ہیں۔

ہندستان میں ریلوں کی ملکیت اور تنظیم کا مسئلہ

ہندستان میں ریلیں سرکاری ضمانت کے تحت جاری ہوتی تھیں۔ اس یقین کے بعد کہ چاہے بد نظمی ہو یا قحط پڑے، سر د بازاری ہو یا غیر متوقع نقصان ہو، ہر حالت میں ریلوں کو منافع ملیگا۔ یہ کچھ مشکل نہ تھا کہ ہندستان میں ریلیں جاری کرنے کے لیے سرمایہ حاصل کیا جاتا۔ اسی زمانے سے ہندستان کو شکایت پیدا ہوئی تھی۔ جیسے جیسے ہندستان میں تعلیم یافتہ اور باخبر لوگوں کی تعداد بڑھ رہی تھی اور ہندستانی مالیات یا قومی سیاسیات کے نقطہ نظر سے تنقید و تبصرہ بڑھ رہا تھا اسی قدر ریلوں کی ملکیت اور انتظام کے بارے میں سخت اختلاف رائے پیدا ہو رہا تھا۔ معاشیات جاننے والے اور سیاسیات سے باخبر ہندستانیوں کا کہنا تھا کہ ضمانت کے تحت کسی کاروبار کو چلانا کوئی کمال نہیں۔ ایک نااہل آدمی بھی یہ کام کر سکتا ہے نیز

جب سرکار بہر حال نقصان برداشت کر رہی ہو اور ذمہ داری قبول کر رہی ہو تو خود ہی ریلوں کی مالک کیوں نہیں بن جاتی۔ نقادوں نے کہا کہ ریلیں غیر ضمانتی اصول پر جاری کی جاتیں یا ان پر صرف سرکاری نگرانی رہتی تو اور بات تھی؛ ہم کہہ سکتے تھے کہ فائدہ ہوا تو انھیں کا، نقصان ہوا تو انھیں کا؛ تجارتی کاروبار کو چلانا سرکار کو زیب بھی نہیں دیتا اور سرکاری پریشانیاں: روز کے فساد، بیرونی حملوں کا خوف، گمرانی اور قحط سالی کیا کچھ کم ہیں جو ہم ریل جاری کر کے نئی مصیبتیں مول لیں؟ مگر دل کو دلاسا دینے کے لیے یہ بھی امکان نہ تھا۔ حکومت نے اپنے آپ کو ایک عجیب پیچیدہ معاہدے میں مبتلا کر رکھا تھا وہ ضامن بن کر ذمہ دار تو تھی مگر ملکیت سے محروم اور کلی اختیار سے محبور! یہ عجیب دو ٹوٹی تھی جس پر سخت تکلیف پنی کی جاتی تھی۔ رفتہ رفتہ عوام بھی کہنے لگے کہ واقعی یہ عجیب بات ہو یا تو فائدہ اور نقصان دونوں برابر کا ہونا تھا یا فائدہ بھی تمھارا اور نقصان بھی تمھارا:- یہ خوب ہو کہ نقصان کل حکومت ہند کا اور فائدہ میں کمپنی برابر کی شریک! ملکیت خانگی کمپنی کی اور منافع کی ذمہ داری سرکار کی: پیہم سغور کرتے رہنے اور لاکھوں اخباری مراسلوں، سیاسی تقریروں، علمی مقالوں اور عام مباحثوں میں اختلاف کرنے کا بالآخر یہ نتیجہ نمودار ہوا کہ سرکار نے ریلوں کو خرید لینا ضروری خیال کیا چنانچہ ۱۸۵۹ء میں ای، آئی، آر کا پہلا معاہدہ ختم ہوا تو سرکار نے اس ریل کو خرید لیا۔ چند سال بعد ۱۸۶۷ء میں پنجاب اور سرحدی صوبوں میں چلنے والی این ڈبلیو ریل اور ۱۸۹۱ء میں جنوبی ہند کی ریل خرید لی گئی۔ ۱۸۹۷ء میں جی، آئی پی، آر، ۱۹۰۵ء میں بی، بی، اینڈ سی، آئی، آر اور ۱۹۱۹ء میں ایم اینڈ ایم ایس آر خریدی گئیں۔ گویا ہندوستانی ریلوں کے مختلف حصے رفتہ رفتہ سرکاری ملکیت میں آنے لگے مگر ساتھ ہی محض حکومت ہند کی عنایت اور مہربانی کی وجہ

سے ایک نیا مسئلہ نمودار ہوا یعنی باوجود ریلوں کو خرید لینے کے حکومت نے اس کا انتظام سابقہ ریلوے کمپنی کے سپرد کیا! مطلب یہ کہ جاہلادہمار کی رگڑی بٹھاری! اپنے ایمان کے مطابق کام چلاؤ، جو کچھ بچ جائے ہمیں دے دو ورنہ تم کر ہی کیا سکتے ہو؟ ریلوں کی حد تک حکومت ہند کی یہ دوسری کاروائی تھی جس کو ہندوستانی پبلک کبھی پسند نہ کر سکی اور جس کی شدید مخالفت سیاست دانوں اور معیشت دانوں کی عظیم اکثریت نے کی۔

ہندوستانی ریلوں کی ملکیت اور تنظیم کا مسئلہ اب تک حل نہیں ہوا، خاص کر تنظیم کا مسئلہ آج بھی بہت اہمیت رکھتا ہے کیونکہ ہندوستانی ریلوں کا انتظام آج بھی بیرون ملک کی خانگی کمپنیوں کے ہاتھ میں ہے۔ بظاہر یہ عجیب بات معلوم ہوتی ہو کہ پبلک کے پیہم مطالبوں سے مجبور ہو کر اور واقف کاروں کے اعتراضوں سے بچنے کے لئے گورنمنٹ خانگی ملکیت کی بجائے سرکاری ملکیت کا اصول قبول کر لے اس اصول کے تحت جب کبھی معاہدوں کے اعتبار سے گنجائش پیدا ہو، ریلیں خرید لے مگر خرید کردہ ریلوں کو پھر انہیں خانگی کمپنیوں کے سپرد کر دے! اور وہ بھی ایسی کمپنیوں کے جن کی مجلس انتظامی کے معزز ارکان سب کے سب پردیس میں (وہ بھی ہزاروں میل دور افتادہ ملک میں) رہنے والے تھے سرکاری ریلوں کا انتظام کرنے والوں میں بعض لوگ ایسے بھی ہوتے تھے جنہوں نے ہندوستان میں قدم بھی نہیں رکھا تھا، محض اپنے اقتدار، رسوخ، زور اور حاکمیت کا ہے ماہے واقفیت کی بنا پر انتظام کرنے والی مجلس کے رکن بنتے تھے۔ بظاہر تو یہ یقیناً تعجب خیز بات ہو مگر ہم جب حاکمیت اور حکومت، رعب اور مرعوبیت کا خیال کرتے ہیں تو یہ بات آسانی سے ذہن نشین ہو جاتی ہے۔ جب ملک کا سارے کا سارا انتظام بالآخر انگریزوں کے مفاد کے مطابق کیا جا رہا تھا تو ریلوں کا انتظام بھی

انھیں کے فائدے کے لیے کیوں نہ ہو؟ یہی وجہ ہے کہ پبلک کے پیہم اصرار سے مجبور ہو کر گورنمنٹ نے ریلیں خریدنا شروع کیں مگر اپنے بھائی بندوں کو فائدہ پہنچانے کے لیے انتظام انھیں کے حوالے کیا۔ چنانچہ ۱۹۲۵ء تک یہی صورت حال رہی کہ ملکیت خانگی ہو یا سرکاری ریلوں کا انتظام بہر حال غیر سرکاری یعنی خانگی کمپنیوں کے ہاتھ میں تھا۔

پہلی جنگ عظیم کے دوران میں اور اس کے بعد کے زمانے میں ریلوں کی بد حالی سے پبلک اس قدر برا فروختہ ہو چکی تھی اور خود گورنمنٹ بھی اس قدر عاجز آگئی تھی کہ اُس نے ریلوں کی اصلاح کا بیڑا اٹھایا اور سب سے پہلے تحقیقاتی کمیٹی مقرر کی جس کی سفارشوں کی بنا پر نہ صرف ریلوے بجٹ کو عام بجٹ سے علیحدہ کیا گیا بلکہ حکومت ہند نے سرکاری انتظام کا اصول بھی اختیار کیا۔

پہلی جنوری ۱۹۲۵ء کو ای، آئی، آر جو تقریباً نصف صدی پہلے ہی سرکاری ملکیت میں آچکی تھی سرکاری انتظام کے تحت لائی گئی، چھ مہینے بعد یعنی پہلی جولائی ۱۹۲۵ء کو جی، آئی، پی، آر کا انتظام بھی سرکاری کیا گیا۔

موجودہ صورت حال یہ ہے کہ سارے ہندستان کی تقریباً تمام بڑی بڑی ریلیں سرکاری ملکیت میں مگر سرکاری انتظام صرف ای، آئی، آر، جی، آئی، پی، آر، این، ڈبیلو، آر، اور ای، بی، آر کا ہو۔

اسی سال کی آخری تاریخ یعنی ۳۱ دسمبر ۱۹۳۱ء کو بمبئی برودڈ اور سنٹرل انڈیا ریلوے اور آسام بنگال ریلوے سے معاہدے ختم ہوں گے اور پوری توقع ہے کہ یہ دونوں ریلیں سرکاری انتظام کے تحت لائی جائیں گی۔ بنگال اور نارنڈ ڈیسٹرن ریلوے کے انتظام کا معاہدہ ۳۱ دسمبر ۱۹۳۲ء کو ختم ہو گا۔ تین سال بعد ایم اینڈ ایس، ایم، آر اور ایس، آئی، آر کا انتظام کرنے والی کمپنیوں سے معاہدے

ختم ہوں گے اور سب سے آخر میں بنگال ناگپور ریلوے کا انتظام کرنے والی کمپنی سے معاہدہ ۳۱ دسمبر ۱۹۰۶ء کو ختم ہو گا غرض پوری توقع ہو کہ دس سال کے اندر حکومت ہند کی تمام ریلیں براہ راست سرکاری انتظام کے تحت آجائیں گی۔

جیسے جیسے معاہدوں کی اختتامی تاریخ قریب آتی جا رہی ہو سرکاری اور خانگی انتظام کا مسئلہ اہم ہوتا جا رہا ہو، خانگی انتظام کے موافق افراد اپنے اپنے اغراض کے تحت کسی طرح خاموش نہیں ہیں۔ براہ راست اور درپردہ اُن کی ریشہ دوانی جا رہی ہو۔ ان کی کوشش ہو کہ جتنی ریلیں اُن کے اختیار میں ہیں کم سے کم وہی اُن کے بس میں رہیں اور معاہدے کی توسیع کر دی جائے۔ ان کا زور چلے تو وہ تمام ریلوں کو دوبارہ اپنے اختیار میں لے آئیں مگر غنیمت ہو کہ نہ صرف حکومت ہند بخوبی آگاہ ہو چکی ہو بلکہ عوام اور واقف کار بھی بڑی حد تک سرکاری ملکیت اور سرکاری انتظام کے موافق ہیں۔

خانگی انتظام کی موافقت میں حسب ذیل "دلیلیں" پیش کی جاتی ہیں :-

براہ راست سرکاری انتظام ہو تو حکومت کے لیے از حد دشوار ہو گا کہ تجارتی کاروبار کی حیثیت سے ریلوں کو چلائے۔ نفع بخش اصول کے اختیار کرنے میں حکومت کو بڑی دشواری ہو گی، دوسرے حکومتی محکموں کی طرح ریلوے کے محکمے پرست کا بہت اثر پڑیگا، خالص تجارتی یا زیادہ تر تجارتی اغراض و مقاصد کے مطابق کام نہ ہو گا۔ بلکہ سیاسی اثرات کے تحت ضابطے بنائے جائیں گے۔ تسلسل خدمت اور قدامت کے اصول ریلوے پر منطبق ہوں گے۔ جن کی وجہ سے اہلیت اور قابلیت بڑی طرح متاثر ہوں گی۔ کیونکہ ان اصولوں کے تحت نا اہل لوگوں کو علیحدہ کرنا اور کم اہل لوگوں کے مقابلے میں زیادہ مستحق لوگوں کو ترقی دینا بہت دشوار ہو جاتا ہو۔ اسراف کا اندیشہ سرکاری انتظام میں زیادہ ہوتا ہو، اخراجات کے بڑھنے کا

خوف زیادہ ہی اور سب سے بڑھ کر سرکاری طور پر کسی اصول کے تعین کرنے یا فیصلہ ہونے میں بہت زیادہ دشواریاں ہوتی ہیں، ناقابل ذکر اثرات کا فرما ہوتے ہیں جس کی وجہ سے ضروری فیصلوں میں بھی نقصان دہ تاخیر ہوتی ہے۔

اس میں شک نہیں کہ مباحثے کے طور پر متذکرہ نکات پر تبصرہ کیا جائے تو خانگی تنظیم کی موافقت میں بہت کچھ کہا جاسکتا ہے مگر اسی اصول پر ہم یہ بھی تو کہہ سکتے ہیں کہ آخر ریلوں ہی پر کیا موقوف ہو، ڈاک اور تفرات کا کاروبار بھی کیوں نہ کسی خانگی کمپنی کو دے دیا جائے، اس کے بعد نمک کا ٹھیکہ اور مال گزاری کا محکمہ، اس کے بعد اینون کی کاشت کا ٹھیکہ اور آبکاری کا گتہ، اور آب رسانی کا انتظام بھی تو خانگی کمپنیوں کو دیا جاسکتا ہے! لہذا اصولاً اگر ریلوں کا انتظام خانگی کمپنیوں کے ذریعے مفید نہ ہو تو پھر ڈاک تار، آب کاری، نمک، مال گزاری، اور آب رسانی کا انتظام بھی ہوگا مگر جب اصولی طور پر ان کا دوبارہ کو سرکار خانگی کمپنیوں کے سپرد کرنے پر آمادہ نہیں تو ریلوں کے حق میں کیوں علیحدہ طریقہ اختیار کیے؟ ریلوں کی سرکاری تنظیم سب سے زیادہ اس وجہ سے ہونی چاہیے کہ یہ ہندستان کی قومی خودداری، سیاسی سطوت اور ہندستانوں کے عام مفاد کے خلاف ہو کہ ریلوں کا انتظام غیر سرکاری بیرونی کمپنیاں کریں۔

سب سے پہلے سیاسی سطوت کو لیجئے۔ ہر غیور شخص اس بات کو تسلیم کرے گا کہ ہر ملک کا کاروبار اُسی ملک کے لوگوں کے ہاتھ میں ہونا چاہیے جیسے جیسے ہندستانوں میں سیاسی سطوت کا خیال بڑھتا جا رہا ہو اُن کا یہ مطالبہ پُر زور ہوتا جا رہا ہو کہ بیرونی کمپنیوں کے ذریعے سرکاری ملکیت کا انتظام قطعاً ناقابل برداشت ہو!

اگر یہ فی الحال ناممکن ہو تو کم سے کم یہی ہونا چاہیے کہ غیروں کا عمل دخل

بڑھنے کی بجائے محدود ہو، سرکاری ملکیت پر سے بیرونی خانگی کمپنیوں کا قبضہ نکل جائے، ہمیں یہ ذلت گوارا نہ کرنی پڑے کہ ہماری سرکاری ملکیت پر بھی بیرونی خانگی کمپنیوں کا قبضہ ہو۔

ان سیاسی اور قومی مفاد اور اغراض سے قطع نظر خالص کاروباری اور معاشی نقطہ نظر سے بھی سرکاری ریلوں کا انتظام سرکاری ہی ہونا چاہیے کیونکہ سرکاری تنظیم میں فوری فائیدے سے زیادہ دوامی مفاد پیش نظر ہوتا ہو، اور سرکاری تنظیم کی بدولت محکمہ دارمی فائیدے سے بدرجہا زیادہ قومی فائدہ اور عام مرفہ الحالی حاصل کرنے کی کوشش کی جاتی ہو۔ یہ بات اچھی طرح ذہن نشین کر لینی چاہیے کہ ریلیں صرف ذریعہ مرفہ الحالی ہیں۔ ان کی وجہ سے اگر عوام کی مادی دولت اور عام مرفہ الحالی میں اضافہ ہوتا ہو تو یقیناً وہ عمدہ ہیں اور ان کا وجود نعمت ہو، ریلیں مقصود بالذات نہیں۔ یعنی محض ریلوں کو نفع بخش طریقے سے چلانا چاہیے اس کی بدولت ہندستان کا عام نقصان ہی کیوں نہ ہو، یہ ہمارا مقصد نہیں ہو سکتا۔ قومی مرفہ الحالی کے نقطہ نظر سے دیکھا جائے تو ہماری ریلوں کی روش خاص کر گزشتہ صدی اور جنگ عظیم سے قبل تک قومی مفاد کے بالکل برعکس رہی ہو۔ نیز انتظامی اختلاف کی وجہ سے ہر کمپنی نے اپنا فائدہ حاصل کرنے کے لئے قومی مرفہ الحالی کو نقصان پہنچایا اور پبلک کو پریشان کیا۔ مثلاً ہر کمپنی اپنی ریلوں پر آمد و رفت اور خاص کر نقل و حمل بڑھانے کے لیے ایسی شرح مقرر کرتی تھی جس کی وجہ سے کئی مرتبہ قریب ترین اور سہل ترین راستے کی بجائے تکلیف دہ اور دور کا راستہ اختیار کرنے میں کفایت ہوتی تھی، تاہم پیشہ آبادی اس طریقے کو بدلنے سے قاصر تھی، انھیں اس قسم کی انتہائی خود غرضانہ روش سے سخت پریشانی ہوتی تھی، انھیں نقصان بھی ہوتا تھا مگر زیادہ نقصان کے خوف سے انھیں تھوڑا

نقصان برداشت کرنا پڑتا تھا۔ اس طرز عمل کو اصطلاحی زبان میں Block Rates. یعنی ”مطلبی شرح“ کہتے ہیں ایک حقیقی مثال لیجئے مختلفہ میں ایک الوالوعمز کمپنی نے بمبئی اور بروج کے درمیان ساحل کے قریب قریب آنے جانے والے چھوٹے جہازوں کا انتظام کیا اور کاروبار شروع کیا، بہت جلد بی بی اینڈ سی آئی ریلوے نے محسوس کیا کہ بہت کافی مال بروج اور بمبئی کے درمیان ان ساحلی جہازوں کے ذریعے جا رہا ہے لہذا مال کو اس رُخ سے روکنے کے لیے اس ریلوے نے ”انسدادی نرخ“ رائج کیا اور بروج سے بذریعہ ریل مال بھیجنے کا نرخ چوگنا کر دیا گیا، چونکہ اندرون ملک مثلاً راج پیپلا کو مجبوراً ریل ہی کے ذریعے مال بھیجنا پڑتا تھا لہذا ریلوں نے پانی کے راستے کو نقصان پہنچانے کے لیے بروج اور راج پیپلا کے درمیان اسی قدر شرح بڑھادی کہ اُن کے لیے بمبئی سے ہی ریل کے ذریعے مال منگانے میں کفایت ہوئی۔ ریلوے نرخوں کی اس خود غرضی سے اگرچہ مخصوص ریلوں کا موقتی فائدہ ہوتا تھا مگر پبلک کو کوفت اور نقصان پہنچتا رہتا رہا۔ بد رنج تجارت پیشہ لوگ اور عوام سمجھنے لگے کہ کمپنی کے زیر انتظام جب تک ریلیں نہیں گئی اُس وقت تک قومی فائدہ، تجارتی سہولت، صنعتی ترقی، اجتماعی مفاد کا کوئی پُرساں حال نہ ہوگا۔ ریلوں کا طرز عمل نہایت خود غرضانہ رہا ہے، ریلوں کے انتظامی فرق نے ملک کے متحدہ منفعت کو بارہا نظر انداز کیا ہے۔ انتظامی نقطہ نظر سے اوکھنڈی کی ملکیت یا اقتدار کے لحاظ سے مختلف ریلوں کی آپس کی حاسدانہ چشمک سے یہ معلوم ہوتا ہے گویا پبلک کے فائدے کی خاطر ریلیں نہیں ہیں بلکہ ریلوں کے فائدے کے لیے پبلک ہے!!

ایکے ماننے سے ہندوستانیوں کی یہ شکایت رہی ہے کہ ریلوں کے کرایے ریلوں کے مفاد اور بیرونی تجارت کو ترقی دینے کی غرض سے معین کیے جاتے ہیں۔

صنعتی کمیشن، مالیاتی کمیشن اور ایکورٹھ کمیٹی کے روبرو بھی اس شکایت کا اظہار کیا گیا۔ بندرگاہوں تک خام اشیا پہنچانے اور بندرگاہوں سے بیرونی تیار اشیا لے جانے کے لیے خاصے رعایتی کرایے مقرر کئے جاتے ہیں۔ اس کے برعکس خود اندروں ملک ایک سے دوسرے مقام تک مال پہنچانے کے لیے ایسی سہولتیں نہیں دی جاتیں۔ اور اس کا اثر اندرونی تجارت پر بہت بڑا پڑتا ہے۔ ریلوں کے کرایے کی روش کا نتیجہ یہ ہوا ہے کہ بہت ساری صنعتیں محض رعایتی کرایوں سے فائدہ اٹھانے کی خاطر بندرگاہوں میں قائم ہو گئی ہیں، یہ کوئی مناسب صورت حال نہیں۔ اس کی وجہ سے نئی نئی دشواریاں پیدا ہوتی ہیں۔ چنانچہ اندرونی علاقوں سے دُور رہنے کی وجہ سے یہ کارخانے کافی تعداد میں آسانی کے ساتھ مزدور حاصل نہیں کر سکتے۔

صنعتی کمیشن نے یہ سفارش کی تھی کہ کرایوں میں دو رنگی کو ترک کیا جائے اور حتی الامکان بندرگاہوں اور اندرونی علاقوں کے لیے مساوی شرح مقرر کرنے کی کوشش کی جائے۔ مالیاتی کمیشن نے نہ صرف اس رائے سے اتفاق کیا بلکہ ایک نئی سفارش بھی کی کہ ایک مقررہ مدت کے لیے نئی صنعتوں سے رعایتی کرایے لئے جائیں۔ زرعی کمیشن نے زراعت کے محکموں اور ریلوں میں اشتراک عمل کی تجویز پیش کی اور اس پر بھی زور دیا کہ کھاد، ایندھن، چارہ اور دودھ دینے والے مویشیوں کے لیے رعایتی کرایے مقرر ہوں اس کے علاوہ زرعی مشینوں اور آلہوں کے کرایے پر نظر ثانی کرنے کی سفارش کی۔ حکومت ہند نے ۱۹۳۷ء میں ان میں سے چند سفارشوں کو منظور کر لیا۔ لیکن اب بھی اس کی ضرورت ہے کہ کرایوں کی جملہ شرحیں بدلی جائیں۔ اگورٹھ کمیٹی کی سفارش کی بنا پر ۱۹۳۶ء میں حکومت ہند نے کرایوں کی مشاورتی کمیٹی

قائم تو کر دی لیکن محض کمیٹی سے کچھ زیادہ کام نہیں چلتا۔ ضرورت تو ایک ایسے
 Railway Rates Tribunal. محکمہ شرح کرایہ کی ہی جو اختلاف رائے
 کی صورت میں فیصلہ کر سکے کہ مخصوص حالات کے تحت کتنی شرح نقل و حمل مناسب
 ہو سکتی ہے۔

بیچ تو یہ ہے کہ ریلوے نرخ کے تعین کا اصول اس وقت تک قومی مفاد کے
 ہم آہنگ نہیں ہو سکتا تا وقتیکہ کل ریلیں نہ صرف قطعی سرکاری ملکیت ہو جائیں
 بلکہ سب ایک ہی سرکاری انتظام کے تحت نہ لائی جائیں۔ پُرانے زمانے کی
 کمپنیوں کے اقتدار کے مائل سرکاری ریلوں کے مختلف نام اور علاقہ داری حد
 بندیاں قائم نہیں رہنی چاہئیں۔ قواعد میں بھی فی الحال کافی اختلاف پایا جاتا ہے
 انڈون ہند ہی ”ذاتی“ اور ”پرانی“ ریلوں کا موجودہ فرق قومی معاشیات
 کی نظر سے مضحکہ خیز ہے۔ اسی ایک فائدے کی بنا پر ہم خانگی تنظیم کے تمام حقیقی اور
 نام نہاد فوائد کو مد نظر رکھتے ہوئے بھی سرکاری تنظیم کے حق میں فیصلہ کریں گے۔
 یہ بات قطعی ہے کہ صرف حکومتوں کا مسلک فلاح عامہ ہوتا ہے، فیروں کے ہاتھوں
 میں رہنے والی کمپنیوں سے ملک و قوم کے فائدے کا خیال ہی ہل ہے۔ لہذا سرکاری
 تنظیم کے بعد یہ توقع کی جاسکے گی کہ ریلوے پالیسی مفاد عامہ کے مطابق ہوگی۔
 ہم نے اس سے قبل مختصر طور پر بیان کیا ہے کہ ریلیں قومی فائدے کی
 خاطر ہیں، قوم ریلوں کے فائدے کے لئے نہیں ہے۔ معاشی اعتبار سے ہندوستان
 کا اہم ترین مسئلہ ہمارے ملک کے افلاس کا مسئلہ ہے اور افلاس کو دور کرنے کے
 لیے زراعتی ترقی کے علاوہ صنعتی ترقی اور تجارتی ترقی لازمی ہے اور صنعتی ترقی
 کے لیے تائین یعنی غیر ملکی مصنوعات کے مقابلے میں ہندوستانی مال کی حفاظت
 لازمی ہے۔ تائین تجارت کے اثرات اُسی وقت زیادہ ہوں گے جب کہ گاہکوں

اور خرچ کرنے والوں تک پہنچتے پہنچتے بدیشی مال مہنگا پڑے اور دیسی مال سستا پبلک ہیجان اور عوام کے مطالبوں سے مجبور ہو کر گورنمنٹ نے بعض صنعتوں کی حفاظت کے لیے تائینی محصول تو عاید کیا مگر ریلوں کی پالیسی کی وجہ سے تائین کا مقصد زایل ہو گیا کیونکہ ہماری ریلوں کی پالیسی یہ رہی ہو کہ بندرگاہوں سے اندرون ملک تک نقل و حمل کا کر ایہ کم رہے (تاکہ خام پیداوار کو بھجوانے کی ترغیب ہو اور بدیشی مال کی درآمد میں اخراجات زیادہ نہ ہوں) اور اندرون ملک کے کرے زیادہ ہوں تاکہ ملک کی اندرونی تجارت پر بار پڑے اور اندرون ملک کارخانے پنپنے نہ پائیں، ریلوں کے نرخوں کے بارے سے تائین تجارت کا بار بدیشی صنعت کے لیے ہلکا پڑ جائے اور ہر حالت میں غیر ملکوں کو مال بھجوانے اور غیر ملکوں سے مال منگوانے میں ممکنہ سہولت اور کفایت ہو۔

ہندوستانی ریلوں کی داستان اسی لیے بہت تلخ ہوئی۔ اس کا وجود ہندوستان میں ہمیشہ برطانوی ملوکیت کے ایک جزو کی حیثیت سے رہا۔ ہندوستانی صنعت کی ترقی میں ریلوں نے جتنا ان سے ہو سکتا تھا اتنے کانٹے بوئے۔ غنیمت ہو کہ پبلک ہنگاموں، ذمہ دار قومی اداروں کے مطالبوں اور قوم پرستوں کے اثرات سے مجبور ہو کر غیروں کا زور کچھ کم ہوا ورنہ کمپنیوں کی ریلوں نے ہندوستانی صنعت کو بالکل ہی کچل دیا ہوتا۔ سرکاری ملکیت ہونے کے بعد بھی کمپنی کا انتظام باقی رہا لہذا ٹھیکہ داری کے دور میں بھی ریلوں کی سرکاری طرف داری بحال ہی۔ ہندوستانی معاشی کے جاننے والوں نے اس راز کو بھی فاش کر دیا چنانچہ نہ صرف ہندوستانی پبلک کی عظیم اکثریت بلکہ معاشیات کے جاننے والوں کی عظیم ترین اکثریت اس بات کو اچھی طرح محسوس کر چکی ہو کہ ریلوں کی پالیسی کو ہندوستانی مفاد کے ہم آہنگ بنانے کے لیے ریلوں کو براہ راست سرکاری تنظیم کے تحت لانا ضروری ہو۔ بغیر سرکاری تنظیم کے ریلوں کو کچھ نہ کچھ بہا نا ملتا

ہی ہے گا کہ وہ ہندستانی مفاد کو نظر انداز کرتی ہیں، ہندوستانیوں کی ترقی میں حائل ہوں اور ہندستانی جذبات اور احساسات کی پروا نہ کریں جس وقت تمام ہندستانی ریلیں خالص سرکاری تنظیم کے تحت چلائی جائیں گی تو قومی مفاد کے تحت ریلوں کی حلقہ داری تقسیم آمد و رفت کے کرائے اور نقل و حمل کے نرخ مقرر کئے جائیں گے، ریلیں صرف پر دیسیوں کی سہولت اور بیرونی تجارت کا خیال نہ رکھیں گی، ان کو صرف حاکم اور با اثر طبقوں کے آرام کا خیال نہ ہوگا بلکہ وہ پبلک مفاد کے تحت عوام کی کفایت اور سہولت کو مد نظر رکھیں گی۔ کم سے کم اس بات کا تو یقین ہو کہ جس طرح خانگی ملکیت سے سرکاری ملکیت بہتر ثابت ہوئی اور خانگی کمپنی کی تنظیم سے لندن میں بورڈ کے ذریعے سرکاری ریلوں کی تنظیم غنیمت ثابت ہوئی اسی طرح بہترین صورت حال اسی وقت ہوگی جب کہ تمام ہندستانی ریلوں کا انتظام براہ راست سرکار کی طرف سے کیا جائے گا اور ریلوے بورڈ بھی ہندستان ہی میں ہوگا۔

جب کل ریلوں پر ہندستانی حکومت کا براہ راست انتظام ہو جائے گا تو پوری توقع ہو کہ اب سے کہیں زیادہ تیسرے درجے کے مسافروں کے ساتھ بہتر سلوک کیا جائے گا اور ان کی آسائش کا معقول خیال رکھا جائے گا، ہندستان کے قومی اداروں اور ہندستانی کارخانوں کا فائدہ نہ صرف پر دیسی تجارت پر بلکہ خود ریلوں کے فائدے پر مقدم رکھا جائے گا۔ ریلیں اس بات کو ملحوظ رکھیں گی کہ ان کا وجود صرف اسی صورت میں حق بجانب ہو سکتا ہے جب کہ ریلوں سے قومی دولت و مرفہ المجالی میں اضافہ ہو سیکے کم تعدادی جماعت کے ساتھ بہت زیادہ حرج سلوک کرنے اور ان پر مسلسل ہربانیاں کرتے رہنے کی بجائے ریلوں کے لیے لازمی ہوگا کہ وہ سب کے ساتھ انتہائی مکمل رعایت کریں۔ اسی وقت جبکہ ہماری ریلوں کا مسلک قومی فائدہ اور ان کے کاروبار اور تنظیم کا پس منظر مفاد عامہ قرار پائے گا ہمیں بھی اپنی ریلوں سے اتنا ہی فائدہ ہوگا جتنا امریکی قوم کو امریکی ریلوں سے یا جاپانی قوم کو جاپانی ریلوں سے ہو رہا ہے

ہندستان میں ریلوں کی موجودہ حالت و کیفیت

جدید ترین اعداد و شمار سے واضح ہوتا ہے کہ کل ہندستان میں ۱۳۳ و ۴۱ میل لمبی ریلیں ہیں۔ ریلیں تین قسم کی ہیں، بڑی پٹری، متوسط پٹری، اور چھوٹی پٹری کی۔ بڑی پٹری کی ریلیں ۱۶۴، ۲۱ میل، متوسط پٹری کی ریلیں ۱۵۹، ۴۰ ہیں۔ یہ ”میٹر گج“ ریل کفایت کے لحاظ سے اور متوسط شہروں اور کم اہم علاقوں میں جاری کی گئی تھی۔ بالکل چھوٹی پٹری کی مجموعی طوالت ۱۰۷، ۴ میل ہے۔ اس کے علاوہ ۴۰۶ میل لمبی ریلیں زیر تعمیر ہیں۔

ہندستان میں کل ۱۳۳ و ۴۱ میل لمبی ریلیں ہیں جس میں حکومت ہند کی ملکیت میں تقریباً ۳۰ ہزار میل ہے (۲۹۰، ۷۴۴) سرکاری ملکیت کی ریلوں میں ۲۶، ۰۲۶ میل سرکاری انتظام میں ہیں۔

حکومت ہند کی ملکیت کے علاوہ دیسی ریاستوں کی ملکیت میں بھی خاص لمبی ریلیں ہیں جن کا مجموعی میلانہ ۷، ۰۸۰ ہے۔ اس میں براہ راست دیسی ریاستوں کے انتظام میں ۵، ۸۹۷ میل ہے۔ چنانچہ میسور سٹیٹ ریلوے کا انتظام ریاست میسور کے ماتحت اور نظام سٹیٹ ریلوے کا انتظام ریاست حیدر آباد کے تحت ہے۔ دیسی ریاستوں کی ریلوں میں سے بعض ریلیں مثلاً بھوپال سٹیٹ ریلوے اور گوالیار سٹیٹ ریلوے ایسی ہیں جن کا انتظام جی، آئی، پی، آر کے تحت ہے۔

ہندستان کی ریلوں کو جدید ایجادوں اور فنی ترقیوں سے مستفید کرنے کے لیے بجلی سے چلنے والی ریلوں کا بھی انتظام کیا گیا۔ چنانچہ سب سے پہلے بمبئی اور اگست پوری کے درمیان اور اس کے بعد کلکان سے پونا تک ریلوں کو برقیایا گیا ہے۔

اس کے علاوہ بمبئی کے قرب و جوار کی بی بی اینڈ سی، آئی ریل اور مدراس سے سے متبادرام تک ۱۶ میل برقی قوت سے ریلیں چلتی ہیں۔ برقی ریل کا مجموعی میلانہ ۲۲۴ ہریلوں کو برقی قوت سے چلانے کے لیے نہ صرف ابتدائی مصارف زیادہ ہوتے ہیں بلکہ تجربہ سے معلوم ہوا کہ بھاپ سے چلنے والے انجنوں کی حالت ایسی گئی گزری نہیں ہو گئی ہے کہ وہ برقی انجنوں کا مقابلہ نہ کر سکیں۔ امریکہ اور انگلستان کے تجربوں سے نیز بھاپ کے انجنوں کی مزید ترقی سے برقی ریلوں کا رواج عام ہونے کی فی الحال کوئی صورت نہیں۔

امریکی ایجاد سے مستفید ہو کر ہندوستانی ریلوں میں بھی موسمی ڈبے اور اور ڈیزل گاڑیاں استعمال کی جا رہی ہیں۔ موسمی ڈبے زیادہ تر مالداروں کے فائیو کے لیے اور ڈیزل گاڑیاں کم اہم مقاموں میں مسافروں کی سہولت کے لیے جاری کی گئیں اور خاصی کامیاب ہوئیں۔

مندرجہ اعداد و شمار سے ہندوستانی ریلوں کی موجودہ کیفیت اور حالت کا اندازہ اس وقت اور زیادہ اچھی طرح ہو سکتا ہے جب ہم ان کا مقابل بعض ترقی یافتہ ممالک کے اعداد و شمار سے کرتے ہیں۔ مثلاً جب ہم یہ معلوم کرتے ہیں کہ متحدہ امریکی ریاستوں میں ریلوں کی مجموعی طوالت ۲,۶۱,۰۰۰ میل ہے تو ہمارے ملک کی ریلوں کی مجموعی طوالت ۱,۳۳,۱۴۴ میل حقیر معلوم ہوتی ہے۔ اس میں شک نہیں کہ متحدہ امریکی ریاستوں کا رقبہ ہندستان کے رقبہ سے دو گنا ہے مگر ہمارے ملک کی آبادی ۴۰ کروڑ ہے اور متحدہ امریکی ریاستوں کی آبادی ۴۰ کروڑ۔ غرض ریلوں کے اعداد کے مقابل سے دونوں ملکوں کی معاشی حالت کا اندازہ ہو سکتا ہے اور امریکہ کی دولت و ثروت اور ہمارے افلاس و غربت کی دھندلی تصویر نظر آ سکتی ہے۔

ریلوں کی تعداد کی کیفیت تو ہم نے بیان کر دی اب اس کی موجودہ مالی حالت

سنیے۔ یہ تو ہم نے بیان کیا ہو کہ سن ۱۹۰۶ء تک ہندوستانی ریلوں کی وجہ سے حکومت ہند پر ۷۷ کروڑ کا بار پڑا تھا سن ۱۹۰۶ء کے بعد سے فائدہ شروع ہوا جو بعض برسوں کو نظر کرتے ہوئے ۱۹۲۴-۲۵ء تک ہوتا رہا۔ پہلی اپریل ۱۹۲۴ء کو ریلوے کا موازنہ عام موازنے سے علیحدہ کر دیا گیا اور یہ طی پایا کہ اگرچہ کدیتی کی سفارش کے مطابق ہندوستانی ریلیں عام اخراجات کے لیے ہر سال اپنے سرے کا ایک فی صدی پیش کریں البتہ جو نقصان فوجی اغراض کے لیے تیسرے ریلوں کو چلانے سے ہو رہا ہو وہ نہا کر لیا جائے۔ اس کے بعد جو رقم بچ رہے اس کا صرف پانچواں حصہ عام موازنے کے سپرد کیا جائے بقیہ ۴ حصہ خود ملیں لکھیں۔ اس قرارداد کی بموجب پہلی اپریل ۱۹۲۴ء سے عمل شروع ہوا۔ اس سال ریلوں نے ۶ کروڑ ۸ لاکھ روپے عام اخراجات کے لیے ادا کئے اس کے بعد سے سن ۱۹۳۰ء تک ہر سال پانچ چھ کروڑ ریلوں سے ملتا رہا گویا سن ۱۹۲۴-۲۵ء سے سن ۱۹۳۰-۳۱ء تک مقررہ شرطوں کے تحت ریلوں سے رقم برابر وصول ہوتی رہی مگر ریلوں کی اندرونی مالی حالت سن ۱۹۲۹-۳۰ء سے بگڑنے لگی تھی۔ چنانچہ اس سال اگرچہ ریلوں نے ۶ کروڑ ۱۲ لاکھ عام اخراجات کے لیے دیا مگر ۲ کروڑ ۸ لاکھ ریلوے بجٹ میں سے نکالے گئے تھے سن ۱۹۳۰-۳۱ء میں ریلوں کو ۵ کروڑ ۱۹ لاکھ کا گھانا آیا اس پر طرہ یہ کہ انہیں عام اخراجات کے لیے (۱۹۲۴) کی قرارداد کی بموجب ۵ کروڑ ۴ لاکھ دینے پڑے نتیجہ یہ ہوا کہ صرف سن ۱۹۳۰-۳۱ء میں ریلوں پر ۱۰ کروڑ ۹۳ لاکھ کا بار پڑا تھا ہر ہی کہ خسارے برداشت کرنا اور شرائط کی پابندی کرتے ہوئے پانچ چھ کروڑ ہر سال ادا کرنا ریلوں کے لیے کب تک ممکن تھا۔ چنانچہ مالی مجبوریوں سے پریشان ہو کر ریلوں نے پیش کش موقوف کر دیا۔ سن ۱۹۳۱-۳۲ء میں ریلوں سے کچھ نہ ملا سن ۱۹۳۲-۳۳ء میں بھی یہی ہوا سن ۱۹۳۳-۳۴ء میں بھی وزیر مالیہ ریلوں کی پیشکش سے محروم رہے۔ سن ۱۹۳۴-۳۵ء میں بھی ریلوے کے وزیر انجان بن گئے اور سن ۱۹۳۵-۳۶ء میں بھی سن ۱۹۲۴ء کی قرارداد کی خلاف ورزی کی گئی

اور ایک پائی بھی ریلوں سے وصول نہ ہوئی۔ گویا ۶ سال تک ریلوں نے ایک سبتہ بھی ادا نہیں کیا۔ ۱۹۳۷-۳۸ء میں ریلوں کو پھر کچھ منافع وصول ہونا شروع ہوا۔ چنانچہ ۱۹۳۷-۳۸ء میں دہی پانچ سبتہ کروڑ کی ادا طلب رقم میں سے ۲ کروڑ ۷۶ لاکھ ادا کیے گئے اور ۱۹۳۸-۳۹ء میں تو صرف ۱ کروڑ ۳۷ لاکھ۔

اسی طرح عدم ادائی یا کم ادائی کی وجہ سے ریلوں کے ذمہ ادا طلب رقم ۱۹۳۱-۳۲ء سے برابر بڑھتی گئی اور عام اخراجات کے لیے پہلی اپریل ۱۹۳۹ء کو ان سے کل ۳۵ کروڑ ۳۷ لاکھ وصول طلب تھے ریلوں پر صرف اسی قدر رقم کی ادائی کا بار نہیں ہے۔ ہم نے بیان کیا ہے کہ ریلوں کی اندرونی مالی حالت ۱۹۲۹ء سے بگڑنے لگی تھی چنانچہ اسی سال کچھ رقم ریلوے بجٹ سے نکالی گئی تھی۔ دوسرے سال ریلوں کو گھاتا آیا اور خساروں کا تسلسل ۱۹۳۷-۳۸ء میں جا کر ٹوٹا اور ریلوں کو بھٹوڑا سامنا فرمنا پڑا۔ مگر چھ سال کے مسلسل خساروں سے ان کی بچی بچائی پونجی ختم ہو چکی تھی غیر ادا شدہ پیش کشوں کا بار الگ تھا، اقرارنامے کی خلاف ورزی بھی ہوئی تھی، غرض ریلوں کی مالی حالت کا خلاصہ یہ ہے کہ ۱۹۳۱-۳۲ء اور ۱۹۳۸-۳۹ء کے درمیان بجٹ سے خرچ کی ہوئی رقم ۳۵ کروڑ ۳۷ لاکھ ہے اور ۱۹۲۷ء کے اقرارنامے کی بموجب جو سالانہ پیش کش دینا ہے اس کی مجموعی رقم ۳۰ کروڑ ۲۹ لاکھ ہے گویا ریلوں پر کل ۶۵ کروڑ ۶۶ لاکھ کا بار ہے جس میں سے ۳۵ کروڑ ۳۷ لاکھ محفوظ ہیں واپس کرنا ہے اور ۳۰ کروڑ ۲۹ لاکھ عام اخراجات کے لیے ادا شدنی ہیں۔

اگرچہ ریلوں کی آمدنی میں اضافہ شروع ہو گیا ہے مگر قرائین کو مد نظر رکھتے ہوئے جنگ کے بڑھتے ہوئے بار کو خیال کر کے یہ بالکل ناممکن ہے کہ آئندہ پندرہ بیس سال میں ریلیں اتنا کماسکیں کہ وہ نہ صرف ہر سال کی ادائیاں کر سکیں بلکہ گزشتہ سینین کے مطالبے بھی پورے کر دیں۔

اسی لیے تجویز کی گئی ہو کہ گزشتہ حساب کتاب کو ختم کر کے از سر نو حساب شروع کیا جائے۔ چنانچہ اور تو اور خود ریلوے ممبر نے ۱۹۳۷-۳۸ میں ریلوے بجٹ پیش کرتے ہوئے کہا تھا :-

“It will thus be impossible for railways to resume contribution to general revenues within any reasonable period that can be fore- seen.

The wisest plan in the circumstances appears to be to write off all liabilities and to start next year on the basis of a clean slate so far as these liabilities.”

”ریلوں کے لیے ناممکن ہو گا کہ وہ کسی معقول مدت میں جس کی پیش بینی ممکن ہو عام موازنے کے لیے از سر نو ادائی شروع کر سکیں۔ ان حالات میں سب سے زیادہ عقلندی کی بات تو یہ ہو کہ جتنی رقمی ذمہ داریاں ہیں وہ قلم انداز کر دی جائیں اور آئندہ سال سے جہاں تک ان ذمہ داریوں کا تعلق ہو ایک صاف بھی کھاتے میں حساب کتاب از سر نو شروع کیا جائے۔“

بات تو ریلوے ممبر نے اپنے زاویہ نگاہ سے معقول کہی تھی۔ گزشتہ قرضوں کے بارے میں ریلوے کو سبک دوش کرنے کے یہ معنی ہوتے ہیں کہ اس رقم کو عام قرضے میں شامل کر لیا جائے تاکہ ریلوے کی تجارتی اور نفع بخش نوعیت بخوبی واضح ہو۔ اس تجویز پر تمام قوم پرست بدبروں، صحیفہ نگاروں اور واقف کاروں نے ایک ہنگامہ برپا کیا، بعض نے یہاں تک کہا کہ ریلوے کو تجارتی نقطہ نظر سے بہت ہی سودمند اور نفع بخش ثابت کرنے کے لیے تمام ریلوے کی لاگت بھی ”قرضہ عامہ“ میں منتقل کر لی جائے تاکہ ریلوے کو کچھ سود ہی ادا نہ کرنا پڑے! اس طرح ریلوے کی نفع بخش نوعیت اور زیادہ بڑھ جائے گی۔

ایک اور نقاد نے کہا کہ ریلوے ممبر کی تجویز واقعی بہت خوب ہو مگر بازاری

کے چھوچھو سات سات سالہ دور میں جو ریلوں پر اجتماعی نقصان ہو یا ریلوں کی بظنی فضول خرچی اور شاہی تنخواہوں کی وجہ سے جو بار پڑے اُسے قومی قرضے میں محسوب کر لیا جائے اور ریلوں کو سبک دوش کر دیا جائے البتہ جب تجارتی گرم بازاری رہے اور ریلوں کو منافع وصول ہوتا ہے تو خالص منافع کے ایک جزو کو بطور تبرک وصول کر کے ریلوں کا احسان مانا جائے، ان کی تعریفیں کی جائیں اور ان کی نفع بخشی کے گیمت گائے جائیں۔

غرض مختلف قسم کی نکتہ چینیوں کی گئیں پھر بھی ہندستان کی مرکزی قانون ساز مجلس میں باقاعدہ طور پر یہ تجویز کی گئی کہ تمام گزشتہ ذمہ داریوں کو یک مشت قلم انداز کر دیا جائے۔ قانونیہ کے ارکان اور قومی ممبروں وغیرہ کے ہنگاموں سے یہ تجویز تو مسترد ہو گئی مگر سرکاری اثرات کو کام میں لا کر ایک اور تجویز منظور کرالی گئی کہ کم سے کم تین سال تک ریلوں کا پیش کش ملتوی رکھا جائے یہ بات ذہن نشین رہنی چاہیے کہ محض ملتوی کرنے سے نہ تو زیرباری کم ہوتی ہو اور نہ نفع بڑھتا ہو۔ ۶۶ کروڑ کی رقمی زیرباری سے سبک دوش ہونا کوئی کھیل نہیں۔ کئی ذمہ دار افراد سمجھتے ہیں کہ کسی معلومہ مدت میں ریلوں کے لیے یہ ”قطعاً ناممکن“ ہوگا کہ وہ آئندہ منافعوں سے گزشتہ خساروں کی تلافی کر سکیں۔ واقف کاروں کا اندازہ ہو کہ ایک نسل تک بھی ریلیں اس بار کو اتار نہیں سکیں گی غرض خالص ”تجارتی نقطہ نظر“ سے ریلوں کی موجودہ زبوں حالی اس درجہ خراب ہو کہ سولے انقلابی اصلاح کے اور کوئی چیز ریلوں کی مالی حالت کو نہیں سدھار سکتی۔

یہ ازبس ضروری ہو کہ ریلیں اپنے اخراجات میں کمی کریں یہ کمی اُسی وقت ممکن ہوگی جب کہ ضرورت سے زیادہ تنخواہیں پانے والوں کی تعداد گھٹائی جائے یعنی ان عہدہ داروں کی تعداد میں تخفیف کی جائے جو اپنی قابلیت افادیت اور

کارگزاری کے بالکل غیر متناسب معاوضے پارہے ہیں یہ اور بھی ضروری ہے کہ ہزار سے زیادہ تنخواہ پانے والوں کے بچتے یک لخت موقوف کر دیے جائیں اور متوسط تنخواہ والوں کے بچتے بھی کم کیے جائیں۔

ہندوستانیوں کو عرصے سے گلہ ہے کہ ریلوے عہدہ دار ریلوے کی ملازمتوں میں سب سے زیادہ خیال یورپینوں اور ان کے بعد ہندستانی نژاد گوروں کا کرتے ہیں جس کی وجہ سے ہندوستانیوں کے حقوق کا خاطر خواہ لحاظ نہیں کیا جاتا۔ یہ شکایت بالکل بجا ہے۔ ہماری ریلیں اب تک نہ صرف ملازمتوں بلکہ گتوں اور ٹھیکوں کو دیتے وقت، نسل و رنگ، قومیت اور مذہب کا لحاظ کرتی ہیں۔ سب سے زیادہ انگریزوں پر عنایت ہوتی ہے، دیگر یورپینوں کے ساتھ اچھا سلوک کیا جاتا ہے، اینگلو انڈین افراد کی حالت بھی اچھی ہے ان کے بعد ہندوستانیوں کا نمبر آتا ہے، اور ان میں بھی مختلف طریقوں پر امتیاز کیا جاتا ہے، گندمی اور کالے ہندوستانیوں میں فرق کرنے کے علاوہ فرقہ واری اصول بھی کارفرما ہے مثلاً یہ عام شکایت ہے کہ ہماری ریلیں مذہب واری امتیاز کر کے بہت ہی غیر متناسب طریقے پر بعض فرقوں پر عتاب اور بعض پر عنایت کرتی ہیں۔ زبانی اور تحریری نکتہ چینوں سے مجبور ہو کر چند سال سے حکومت نے ملت واری مطالبوں کو ملحوظ رکھنا شروع کیا ہے مگر اب بھی ہندوستانیوں کے حقوق بہت نظر انداز کیے جاتے ہیں اور تقریباً طلب جاہلادوں کو بھرتے وقت یا چھوٹے بڑے گتوں اور ٹھیکوں کی تقسیم کے موقع پر فرقہ واری رُوح کارفرما رہتی ہے۔

اس میں شک نہیں کہ فرض شناسی، فنی واقفیت، اور اعلیٰ کارکردگی کے نقطہ نظر سے ہندوستانیوں میں اب بھی بہت کسر باقی ہے، مگر اس کے یہ معنی تو نہیں کہ ہندوستانیوں میں ذمہ داری کا احساس مفقود ہے، فرض شناسی معدوم ہے اور فنی قابلیت

عقلاً ہی 'جدید ترین اعداد' سے پتہ چلتا ہے کہ تمام بڑے بڑے اور متوسط اہمیت کی مجموعی تعداد (صرف قسم اول کی ریلوں میں) ۹۳۷۷۷۷۷۷ سے خالص یورپین ۱۸۰۰ اور انیکلو انڈین ۳۳۹۵۳۳۳۳ گویا ۹۳۷۷۷۷۷۷ میں یورپی یا نسلی یورپی افراد کی تعداد ۵۱۹۵ ہے۔ جب تمام بڑی بڑی تنخواہیں پانے والے اور بڑے بڑے عہدوں پر فائز افراد ایک ہی رنگ اور نسل کے ہوں گے تو قدرتی طور پر خالص ہندوستانیوں کو شکایت ہوگی کہ خود انھیں کے ملک میں ان کے حقوق کو ملحوظ نہیں رکھا جاتا۔ یہ بھی عجیب بات ہے کہ قسم اول کی ریلوں کی تعداد ظاہر کی گئی اور دوسری قسم اور تیسری قسم کی ریلوں میں عہدوں کی تعداد معلوم نہ ہو سکی۔ نہ معلوم اس میں بھی کوئی مصلحت ہے یا محض اتفاق ہے۔

غرض ہندوستانی ریلوں میں "ہتئید" (یعنی ہندوستانیوں کی زیادہ تعداد میں بھرتی کر کے ریلوے کو ہندوستانی بنانا) ایک اہم مسئلہ ہے۔ اسی طرح ملازمت کے تمام درجوں میں تمام فرقوں کی معقول نیابت کا مسئلہ ایسا نہیں جسے نظر انداز کیا جاسکتا ہو۔

حال ہی میں سر اندرو وکلو نے سالانہ ریلوے کانفرنس کی صدارتی تقریر میں کہا ہے:-

۱۔ قسم اول کی ریلوں سے مراد پچاس لاکھ سے زیادہ سالانہ آمدنی حاصل کرنے والی ریلیں ہیں۔
 ۲۔ ہندوستانی ریلوں کے مسئلے کی پیچیدگی پہلی قسم، دوسری قسم اور تیسری قسم کی تفریق کی وجہ سے بڑھ جاتی ہے۔ پہلی قسم کی ریلوں سے وہ ریلیں مراد ہیں جن کی سالانہ خام آمدنی ۵۰ لاکھ سے زیادہ ہے۔ دوسری قسم اور تیسری قسم کی ریلوں کی تفریق بھی آمدنی پر مبنی ہے۔ یعنی دنل لاکھ سے پچاس لاکھ تک سالانہ آمدنی کی ریلیں دوسری قسم کی اور دنل لاکھ سے کم تیسری قسم کی قرار دی گئی ہیں۔

"The grant of promotion on the basis of neither of experience nor efficiency but of community would be a disastrous step. It would mean that where seniority is the normal rule, a senior might find a junior promoted over him merely because he belonged to another community and where selection is the principle the most deserving would find that a less competent was preferred."

ترقیات نہ تو تجربہ کاری اور کارکردگی بلکہ فرقہ داری اصول کی بنا پر دینا تباہ کن اقدام ہوگا۔ اس کے یہ معنی ہوں گے کہ جہاں عام طور پر سنیاری کی بنا پر ترقی دی جاتی ہو ایک سینئر دیکھے گا کہ ایک جونیئر کو اس پر ترجیح محض اس وجہ سے دی گئی کہ وہ کسی اور فرقے سے متعلق ہو اور جہاں انتخاب کا اصول کارسمر ہو وہاں سب سے زیادہ مستحق آدمی کے ہوتے ایک کم کار گزار شخص کو ترجیح دی جائے گی۔

بحث مباحثے کے طور پر سرانڈہ کے قول میں بظاہر صداقت ہو اور اس کو بخوبی واضح کیا جاسکتا ہو مگر عملی اعتبار سے ادھتقی طور پر ان کا یہ استدلال اس وجہ سے صحیح نہیں کیونکہ سنیاری کا اصول فی نفسہ قابل ستایش نہیں کسی شخص کو سنیاری کی بنا پر ترقی دینا سہولت کے اعتبار سے مفید ہو تو ہو مگر کارگزاری اور کارکردگی کے نقطہ نظر سے سنیاری کے اصول کو نظر انداز کرنا پڑتا ہو سنیاری اور کارگزاری نہ تو لازم و ملزوم ہیں اور نہ سنیاری بڑے بڑے عہدوں اور ذمہ داران ملازمتوں کے موقع پر ایک مسلمہ اصول ہو۔ رہا کارگزاری کا سوال جس کی خاطر سرانڈہ فرقہ داری نیابت کے مسئلے کو نظر انداز کرنا چاہتے ہیں۔ ہندستان جیسے وسیع ملک کے لیے کوئی حقیقت نہیں رکھتا۔ یہ ایک مضحکہ خیز بات ہو کہ ریلوے عہدہ داروں کو نصف کروڑ سکھوں میں یا ۹ کروڑ مسلمانوں میں اتنے

کار گزار لوگ ہی نہیں ملتے کہ وہ ریلوے کی مستقل خدمت کر سکیں۔

قدرت اپنی فیاضی میں فرقے اور درجے، رتبے اور نسل، قوم اور مذہب کا خیال نہیں رکھتی۔ ہر قوم و ملت، مذہب و فرقہ کے لوگوں میں ہمہ قسم کی قابلیتیں ہوتی ہیں۔ یہ اور بات ہو کہ محکومیت اور حاکمیت، ملوکیت اور غلامی کی وجہ سے بعض لوگوں کو تعلیم کا زیادہ موقع ملتا ہو اور دوسرے اس قسم کی تعلیم اور تجربے سے محروم رکھے جاتے ہیں لہذا ریلوں سے ہندوستانیوں کی یہ شکایت بالکل بجا ہو کہ وہ اعلیٰ خدمتوں پر ضرورت سے بہت زیادہ یورپی نسل کے افراد کا انتخاب کرتی ہیں اور ہندوستانیوں کی حق تلفی ہوتی ہو۔

ہندستان میں مختلف مذہب و ایمان، رنگ روپ اور نسل کے افراد آباد ہیں۔ سبھی سے ریلوں کی آمدنی وصول ہوتی ہو، سبھی ریلوں میں سفر کرتے ہیں لہذا ریلوں کی ملازمتوں کی تقسیم بھی اس طرح ہونی چاہیے کہ کسی فرقے یا جماعت یا صوبے یا نسل کے لوگوں کو بجا شکایت نہ ہو۔ فرقہ داری اصول کو اختیار کرنے سے سرانجام کو خوف ہو کہ سیناریائی اور تجربہ کاری کے اصولوں کی تحریب ہوگی۔ ہندوستانیوں کا خیال ہو کہ چند حق تلفیاں ہوں بھی تو کوئی ہرج نہیں، کیونکہ اس اصول کو اختیار کرنے سے ناکارہ، قریب پنشن، مردہ دل سنیروں پر نسبتاً کم عمر والوں کو ترقی ملے گی اور کم عمر والے افراد عام طور پر زیادہ جاندار ہوتے ہیں؛ انھیں کسی اور خیال سے نہ سہی اس لیے بھی زیادہ محنت کرنی پڑے گی تاکہ ان کے انتخاب سے بڑا اثر نہ پڑے نیز ”تجربہ کاری اور کار گزار ہی“ اضافی اوصاف ہیں۔ دیکھنے میں تو یہ بہت عمدہ اصول ہیں مگر حقیقت میں ان کی آڑ میں کہیں کنبہ پروری اور دوست نوازی ہوتی ہو اور کہیں نسلی برتری کے غرور میں اپنے ہم نسل اور ہم رنگ لوگوں کو سہرا جاتا ہو۔ ہماری زبان کی ایک مشہور کہاوت ہو ”مانو تو دیوی نہیں تو پتھر“ ترقیوں

کے وقت زیادہ تر یہی ہوتا ہے ”ماں تو کار گزار نہیں تو نکھٹو“ اگر سینارٹی اور
 ”تجربہ“ کو نظر انداز کر کے فرقہ داری اصول پر لوگوں کو تر قیاں دی جائیں تو چند
 دنوں میں معلوم ہو جائے گا کہ وہی لوگ جو ناقدریوں کی وجہ سے معمولی خدمتوں
 پر پڑے تھے بہت کار گزار ثابت ہوئے۔ لوگوں کی مخفی قابلیتیں ظہور میں
 آئیں گی اور دو چار مرتبہ اگر حقیقی طور پر حق تلفی ہوگی تو کسی مرتبہ حیرت انگیز انکشاف
 ہوگا۔ غرض فرقہ داری اصول کو اختیار کرنے میں جس قدر خطرہ ہو اسی قدر فائدے
 کا امکان ہو۔ سب سے بڑا فائدہ تو یہ ہے کہ موجودہ زمانے میں یورپی حضروں اور
 یورپی نسل کے افراد پر جو بہت ہی غیر متناسب عنایتیں ہوتی ہیں وہ ختم ہو جائیں گی
 اور ہندوستانیوں کو اپنی کارگزاری ثابت کرنے کا موقع ملے گا۔ علم و فضل، ہمارے
 کمال، ہمارا کارگزاری کسی نسل یا مذہب کی ملک نہیں۔ لوگوں کو تعلیم اور تحصیل
 کا موقع دیجئے تو ہر مذہب و نسل فرقہ و قوم میں کارگزاری، قابلیت، علم، کمال
 ظہور میں آتے ہیں۔ موجودہ زمانے میں بظاہر ایسا معلوم ہوتا ہے کہ ریلوے کی
 خدمتوں کا ٹھیکہ یورپیوں کو دیا گیا ہے اور وہ اپنے ہم نسل اینگلو انڈیوں اور
 ہم مذہب عیسائیوں پر کارگزاری اور سینارٹی کی آڑ میں ہربانیاں کرتے
 ہیں۔ ہندوستانیوں کو اب بخوبی معلوم ہو گیا کہ یہ دونوں نام ہمارا اصول و حقیقت
 پبلک کی گراہی کے لیے اختیار کیے گئے ہیں۔ ہندوستانیوں کے لیے تسلیم کرنا
 ناممکن ہے کہ دوسری قوم و نسل کے افراد کو قدرت نے قابلیت کا اجارہ دے
 رکھا ہو۔ اسی لیے ان کا مطالبہ ہو اور بالکل واجبی مطالبہ ہے کہ ریلوے کی خدمتوں
 کو ”ہندیا نا“ چاہیے یعنی زیادہ سے زیادہ تعداد میں ہندوستانیوں کو مختلف
 خدمتوں پر مامور کرنا چاہیے۔ جا بجا مختلف صوبوں اور حصوں میں ریلوے مدارس
 اور ریلوے کالج قائم کئے جانے چاہئیں تاکہ ہندوستانیوں کو ریلوے کے کام

سے بخوبی واقف ہونے کا موقع ملے اور چند سال میں واقف کاروں کی اتنی تعداد
 بہتیا ہو سکے جو ریلوے کی ہر خدمت کو بحسن و خوبی انجام دے سکیں۔ لوگوں کو تعلیم
 اور تحصیل ہنر سے محروم رکھنا اور ان پر غیر کارگزاری اور ناجذبہ کاری کا الزام لگانا
 نا انصافی کرنا اور اُلٹا اہتمام لگانا ہے۔



پانچواں باب

ہمارے ہوائی راستے

انسان کے لیے زمین اور پانی کا واسطہ طو کرنے کے لیے اپنی ذات سے مدد لینا ممکن تھا مگر اڑنے کے لیے اس کا امکان نہ تھا، اس کے پر نہ تھے اور بے پری نے اسے مجبور کر رکھا تھا ہذا وہ بیٹھا بیٹھا حسرت و شوق سے چڑیلوں اور پرندوں کو دیکھتا تھا یا "اڑن کھٹولے" اور "اڑتی ہوی قالین" کی کہانیاں سن سنا کر اپنا دل بہلاتا تھا اور خیال کرتا تھا کہ کاش وہ بھی اڑ سکتا! اور اس میں شاہین کی سی طاقت اور جیل کی سی سبک پری ہوتی! اسی حسرت و ارمان میں صدیاں بیت گئیں، انسان نے ہر شعبہ زندگی میں ترقی کی، بہترین سے بہترین سواریاں وجود میں آئیں، بڑے بڑے خوشنما، پر تکلف اور محل نما جہاز بنے، ان پر عیش و راحت کے سامان بہم پہنچائے گئے مگر پرواز کی آرزو پوری نہ ہو سکی۔

کہیں پندرھویں صدی میں جا کر غباروں کے ذریعے اڑنا ممکن ہوا مگر راستوں کو طو کرنا تو بڑی بات ہو، سیر و تفریح کے لیے بھی غبارے موزوں نہ ہو سکے اور یہ حسرت دل کی دل ہی میں رہی کہ پانی اور زمین کی طرح ہوا پر بھی سیر کرنا ممکن بلکہ آسان اور اطمینان بخش بھی ہو۔ کلوں کی ایجاد، میکینیت کی ترقی، دھاتی جہازوں کی کامیابی اور ریلوں کی ترقی نے رہ رہ کر اس خیال کو تازہ کیا جس طرح ہو اڑنا سیکھا جائے انیسویں صدی کے آخر تک مغرب والوں کی صنعتی قابلیت، فنی ہمت

اور میکانی صلاحیت اس کمال تک پہنچ چکی تھی کہ پردہ از کا خیال دماغوں میں جاگ رہا ہو گیا تھا اور مختلف قسم کے افراد، نسلی اور سنجیدہ، ماہر اور عامی، کوشش کر رہے تھے کہ کوئی ایسا طیارہ بنائیں کہ جس سے آسمان کی سیر ہو سکے۔ بیسویں صدی کے آغاز سے باضابطہ طور پر تجربے ہونے لگے، ساہا سال انسان اور قدرت میں کشمکش جاری رہی، عین اُس وقت جبکہ انسان کو اپنی کامیابی کی پوری امید ہو گئی تھی کچھ ایسی بات پیدا ہوئی جس کی وجہ سے بنا بنایا کھیل بگڑ گیا۔ ان موجودوں کی سوانح حیات دیکھئے ایسا معلوم ہوتا ہے کہ قدرت ان سے دل لگی کر رہی ہو۔ کبھی لہجی اچھی امیدیں پیدا کرتی ہو اور کبھی عین وقت پر چکادے جاتی ہو۔ یہ موجود ساہا سال تحقیق و تجربے کر کے اپنی زندگی کے بہترین سال مجوزہ ایجاد کو کامیاب بنانے کے لیے صرف کر کے بار بار ناکام ہوتے تھے اور نہ صرف مالی نقصان بلکہ طعن و تعریض کے زخم برداشت کرتے تھے۔ ہم اندازہ نہیں کر سکتے کہ مالی نقصان گوارا کرنے اور صحت کو قربان کرنے کے بعد عوام کے مستحضر سے کس قدر سخت مایوسی اور تلخی پیدا ہوتی ہو مگر آفریں ہو ان موجودوں کے جو صلے پر کہ وہ اپنی دُھن میں ثابت قدم رہ کر ایک ظاہر ناکام ایجاد کو کامیاب کر دکھاتے ہیں۔ چنانچہ ہوائی جہازوں اور طیاروں کی ایجاد اور رواج میں یہی ہوا۔ بار بار ناکامیاں ہوئیں، بار بار مالی نقصان ہوا، بار بار موجودوں پر مصیبت آئی مگر ہمیشہ وہی کامیاب ہوئے جو اہل ارادہ رکھتے تھے کہ چاہے کچھ ہو اپنے تجربوں کو کامیاب بنائیں گے۔

بیسویں صدی کے ابتدائی سینچ میں یورپ اور امریکہ میں پرواز کی باضابطہ کوششیں شروع ہوئیں، سب سے پہلے رائٹ نامی دو امریکی بھائیوں کو کامیابی ہوئی ۱۹۰۹ء میں ایک فرانسیسی نے فرانس اور انگلستان کے درمیان ہوائی رشتہ قائم کیا۔ اسی اثنا میں جرمنی کے مشہور امیر کاؤنٹ زیپلن نے بڑے عبارے

بنائے اور ابتدائی کوششوں کے بعد اتنی کامیابی حاصل کی کہ اُسے سرکاری سرپرستی اور قومی امداد نصیب ہوئی۔ چند سال بعد جنگ عظیم شروع ہوئی جس کی وجہ سے طیاروں اور ہوائی جہازوں کے بنانے پر خاص طور پر توجہ کی گئی، جنگ سے پہلے ہی لوگوں نے محسوس کر لیا تھا کہ بنی نوع انسان کا دنیا کا زامہ بھی صرف ہندیب و تمدن پھیلانے کا ذریعہ نہیں ہوگا بلکہ اس سے غارتگری اور تباہی، معیشت اور تکلیف پھیلانے کا کام بھی لیا جائے گا۔ چنانچہ جنگ شروع ہونے سے پہلے ہی جنگ کے ماہر اور فوجی محکمے طیاروں پر مہربان ہو گئے جنگ شروع ہونے کے بعد اور جنگ کے دوران میں فوجی ضرورتوں کے تحت ان کی تعمیر بہت توجہ کی گئی اور نہ صرف جاسوسی اور خبر رسانی، بلکہ بم باری کے لیے ان طیاروں اور ہوائی جہازوں کو استعمال کیا گیا، آگ برسانا محاورہ نہیں رہا حقیقت ہو گئی۔ اسی طرح ”ہوا میں معلق ہونا“ ”ہوا پر سیر کرنا“ جھوٹی باتیں نہیں رہیں کیونکہ اور تو اور محکمہ ہوائیات وجود میں آیا! جنگ کے بعد طیاروں اور ہوائی جہازوں کو ہندیب و تجارت کی سچی خدمت نصیب ہوئی سب سے پہلے ایک انگریز نے امریکہ سے آئرستان تک پرواز کر کے بحر اوقیانوس کو بالا بالا ہی طح کر لیا، کئی جواں مردوں نے اس کی تقلید کی بعض عورتوں کو بھی کامیابی نصیب ہوئی۔ مختلف علاقوں میں لنڈ برگ نامی امریکی نے نیویارک سے پیرس تک مسلسل پرواز کی اور اُس کو اتنی شہرت نصیب ہوئی اور امریکی قوم نے اس کی اتنی آؤ بھگت کی کہ لوگوں نے یقین کر لیا کہ بحر اوقیانوس کو سب سے پہلے پرواز کرتے ہوئے عبور کرنے کا ہرا اسی کے سر ہی۔ اسی عرصے میں گراف زپلن نامی ہوائی غبارہ جرمنی نے تیار کر کے تادان کی ادائی میں امریکہ کے حوالے کیا اس خوبصورت اور وسیع غبارے کی تیاری کے بعد کئی چھوٹے بڑے زیپلن اور تیار کیے گئے، جرمن قوم نے اپنے لیے ”ہنڈن برگ“ نامی زیپلن تیار کیا، جو

بظاہر ہوائی محل تھا، اس میں سونے کے کمرے، کھانے کا کمرہ، ٹہلنے کا پیشہ
 دالان اور بہت سے ضروری چھوٹے بڑے کمرے تھے۔ اس وقت ایسا معلوم
 ہوتا تھا کہ طویل سفر کے لیے یہ غبارے ہی سب سے زیادہ موزوں ہیں کیونکہ
 ان جہازوں نے مختلف ملکوں کی سیر کرنے کے علاوہ یورپ و امریکہ میں باضابطہ
 آمد و رفت قائم کر دی تھی اور بیسیوں مرتبہ نظام نامے اور وقت نامے کے مطابق
 پرواز کر چکے تھے مگر ۱۹۳۲ء اور ۱۹۳۳ء میں پڑی در پڑی کئی حادثے ہوئے
 انگریزوں کا بنایا ہوا نیا غبارہ R. 101 اپنے اولین سفر پر ہندوستان آنے کے
 ارادے سے انگلستان سے نکلا مگر فرانس کے مشرقی حصے میں گر کر ڈھیر ہو گیا، ۱۹۳۳ء
 میں اس سے قبل ہی امریکہ کے دو بڑے ہوائی جہاز تباہ ہو چکے تھے اور وہ
 اپنی روایتی خصوصیت کے خلاف ہمت ہار بیٹھے تھے، ۱۹۳۳ء میں جرمنی کا
 مایہ ناز جہاز ہنڈ برگ بھی امریکہ میں سفلوں کے نذر ہو گیا۔ ان سہم ناکامیوں
 کے بعد اور ہوائی جہازوں کی تعمیر میں کثیر مصارف کی وجہ سے اور ان کو اڑانے
 اتارنے اور رکھنے کے لیے وسیع انتظامات سے تنگ آکر لوگوں نے اس
 قسم کے جہاز بنانے ہی چھوڑ دیے اور اپنی تمام تر توجہ زمینی اور سمندری
 طیاروں پر مبذول کی، جنگ کے بعد ہی تمام بڑے بڑے یورپی شہروں کے
 درمیان ہوائی آمد و رفت اور نقل و حمل قائم ہو چکی تھی اور بہت وسیع، پر تکلف
 اور آرام دہ طیارے بننے لگے تھے۔ امریکہ میں دولت اور میکانیکی ترقی کی
 وجہ سے ہوائی سفر کو بہت مقبولیت حاصل ہوئی۔ امریکہ کے وسیع براعظم کو
 طے کرنے کے لیے اسی طرح وقت مقررہ پر نکلتے اور آتے تھے جس طرح ہمارے
 ہاں ریلیں آتی جاتی ہیں ۱۹۳۳ء کے لگ بھگ یورپ اور ایشیا کے درمیان
 ہوائی سفر شروع ہوا اور ہالینڈ سے جاوا تک یا انگلستان سے ہندوستان

اور برما اور آسٹریلیا تک ہوائی ڈاک اور ہوائی آمد و رفت قائم کی گئی پرواز کی بڑھتی ہوئی مقبولیت کے مد نظر بتدریج ترافیاں کی گئیں اور غیر ملکوں کی کل ڈاک طیاروں کے فائدے بھیجی جانے لگی مسافروں کی بڑھتی ہوئی تعداد دیکھ کر طیاروں کی تعداد بڑھائی گئی چنانچہ بروز جمعہ کے آغاز تک یہ صورت پیدا ہو گئی تھی کہ روزانہ کئی کئی جہاز آتے جاتے تھے اور بین الاقوامی ہوائی سفر کے لیے کراچی جو دھپور، دہلی، الہ آباد اور کلکتہ میں موزوں ہوائی میدان، اقامت خانے تیار کیے گئے اور ضروری اشیاء فراہم کی گئیں۔

نہ صرف بین الاقوامی سفر اور نقل و حرکت میں سہولت پیدا کرنے کے لیے ہندستان میں انتظام و اہتمام کیا گیا بلکہ خود ہندستان کے مختلف صوبوں اور بڑے شہروں میں آمد و رفت کی سہولت پیدا کرنے کی خاطر بھی موقع محل کے لحاظ سے اور زمانے کی ضرورت اور تجربوں کی کامیابی کے مطابق ہوائی سروس قائم کی گئی چنانچہ ہمارے ملک میں سب سے پہلے پارسیوں کی مشہور ٹاٹا کمپنی نے حکومت ہند کی سرپرستی اور انھیں کی امداد سے کراچی اور بمبئی اور مداس کے درمیان سروس قائم کی، جس سے نہ صرف مسافروں کی آمد و رفت کے لیے ایک نیا ذریعہ پیدا ہوا بلکہ ڈاک کو ذرا بے خرچ اور کرنے کے بعد جلد تر بھیجنے کا امکان بھی ہوا۔

جیسے جیسے زمانہ گزرتا گیا ہوائی آمد و رفت کے باضابطہ ذریعوں کا جال وسیع اور گنجان ہوتا گیا۔ ہر سال کوئی نہ کوئی سروس شروع ہوئی۔ مقامی اور موسمی ضرورتوں کے لحاظ سے اس میں کمی بیشی ہوتی رہی بہر حال ۱۹۳۸ء کے شروع ہی میں کراچی سے بمبئی، بمبئی سے حیدرآباد، حیدرآباد سے مداس، مداس سے کولمبو، یا بمبئی سے دہلی، دہلی سے جو دھپور ہوتے ہوئے کراچی یا الہ آباد ہوتے ہوئے کلکتہ

آنے جانے کے لیے باقاعدہ انتظام ہو گیا۔ اگرچہ موجودہ جنگ کی وجہ سے بین الاقوامی ہوائی سروس موقوف ہو گئی اور اندرون ہند بھی کفایت اور متحدہ کرنی پڑی مگر اب بھی ہندوستان کے بڑے بڑے شہروں میں ہوائی آمد و رفت قائم ہو مسافر آتے جاتے ہیں اور زاید خرچ ادا کرنے والے ہوائی ڈاک کے ذریعے مراسلت کرتے ہیں، خاص خاص موقعوں پر جلد آنے جانے کے خواہش مند مال داروں اور بڑے بڑے عہدہ داروں کے لیے یہ امکان ہو کہ خصوصی طیارہ یا ہوائی ٹیکسوں کے ذریعے اپنے حسرت و اربابان پورا کریں اور قیمت ادا کر کے اپنا "قیمتی" وقت بچائیں!

یہ ہو مختصر گزشت "ہمارے" طیاروں اور ہوائی سفر کی! مگر سب سے زیادہ صحیح بات تو یہ ہو کہ ہمارے وطن میں اڑنے والے طیارے ہمارے نہیں!! نہ ہم طیارے بنا سکتے ہیں، نہ ہمیں طیاروں کے بنانے یا کارخانے قائم کرنے کا موقع ہو، جنگ کے طفیل سے جو کارخانے بنگلور میں قائم ہو اس میں بھی پر دیسی عنصر غالب ہو۔ زیادہ تر غیر مالک میں بنے ہوئے طیارے غیروں ہی کے فائیدے اور سہولت کے لیے ہمارے ملک میں اڑتے پھرتے ہیں۔ "ہماری" کمپنی میں بھی سرمایہ بہت کچھ غیروں کا ہو اور عمل دخل تو براہ راست یا بالواسطہ ان کا ہو ہی چاہیے۔ لہذا سچی بات تو یہ ہو کہ جس طرح چھکڑے اور ہیلیاں ہماری ہیں، اس طرح نہ تو طیارے ہمارے ہیں نہ ریلیں ہماری ہیں! ملک اور نام ہمارا ہو کام اور فائدہ غیروں کا ہی!! -

چھٹا باب

جدید ذرائع نقل و حمل کی اہمیت

”ہماری ریلیں اور سڑکیں“ اس کتاب کا موضوع ہو گا۔ یہ ظاہر کرنا مشکل ہو کہ صرف ریلوں کی وجہ سے ہماری تمدنی زندگی پر کیا اثرات پڑے۔ ہماری زندگی پر جو اثرات پڑے ہیں وہ زیادہ آسانی اور زیادہ صحت کے ساتھ اس وقت ظاہر کیے جاسکتے ہیں جب کہ تمام جدید ذرائع آمد و رفت اور نقل و حمل اور خبر رسانی کو ملحوظ رکھا جائے۔ اسی لیے ہم نے اس باب کا عنوان اختصار کی خاطر جدید ذرائع نقل و حمل کی اہمیت رکھا ہو اور ان سے مراد نہ صرف ریلیں، دفانی جہاز اور ہوائی جہاز ہو بلکہ تاریہتی اور ریڈیو وغیرہ بھی۔

سیاسی استحکام اور سیاسی تنظیم

جدید ذرائع خبر رسانی اور نقل و پزیری کے نمایاں اثرات میں سیاسی استحکام اور سیاسی تنظیم بہت اہم ہیں۔ یہ کہنا مبالغہ نہیں کہ اگر برقی تار، دفانی جہاز، اور ریلیں نہ ہوتیں تو نہ سلطنت برطانیہ جیسی وسیع اور منتشر سلطنت وجود میں آئی، اور نہ متحدہ ریاستوں کا وسیع سے وسیع تر ہونا اور مستحکم ہوتے جانا ممکن ہوتا۔ تاریخ شاہد ہو کہ عہد قدیم اور قرون وسطیٰ میں جب کبھی بڑی بڑی سلطنتیں وجود میں آئیں تو وہ زیادہ تر غیر معمولی افراد کے کارناموں کا نتیجہ تھا اور ان کے گزر جانے کے

ان کے جانشینوں کے لیے یہ بالکل ناممکن تھا کہ وہ اتنے وسیع ملکوں کو سنبھال سکیں۔ اسکندر اعظم کی فتوحات ایک زمین اور یادگار کا رنامہ تھی مگر اسکندر اعظم کی قائم کردہ سلطنت اس کے بانی کے انتقال کے بعد ہی کئی چھوٹی بڑی ریاستوں میں منقسم ہو گئی، یہی حال چینگیز خاں کی فتوحات کا ہوا، جب بابر کے جانشینوں نے ہندستان میں مستقل طور پر رہنا ہنس شروع کیا تو ان کے ہاتھ سے ان کا اصلی وطن جاتنا ہارسا ہندستان پر قبضہ کرنا اور اسے صدیوں اپنے اقتدار میں رکھنا اُس زمانے کی مشکلات کی وجہ سے ناممکن تھا۔

نہ تو شورشوں کی اطلاع موجودہ زمانے کی طرح منٹوں اور گھنٹوں میں صدر مرکز تک پہنچ سکتی تھی اور نہ فوجوں کی نقل و حرکت موجودہ زمانے کی طرح دنوں اور ہفتوں کی بات تھی۔ سچ پوچھیے تو یہ برقی تار اور ریلوں کا کارنامہ ہے کہ ان کی وجہ سے سیاسی دنیا میں کایا پلٹ ہوئی اور یہ بات ممکن ہوئی کہ بڑی بڑی سلطنتوں کو نہ صرف سنبھالا جاسکے بلکہ انھیں مرکزیت سے وابستہ رکھا جائے۔

مثلاً امریکہ کی متحدہ ریاستوں کو لیجئے۔ ان کا رقبہ ہندستان سے دو گنا ہے، مشرقی ساحل سے مغربی ساحل تک تین ہزار میل اور شمالی سرحد سے جنوبی سرحد تک دو ہزار میل کا فاصلہ ہے۔ سارے ملک کا انتظام ایک ہتھر میں قیام کرنے والی صدر حکومت کے ذریعے ہوتا ہے، قانون ساز مجلس، معتمد، وزیر اور صدر جمہوریہ سب ایک ہی جگہ نہ بھی ہوں تو شدید ضرورت کے وقت فوراً طلب کیے جاسکتے ہیں اور ان کا راج دھانی میں پہنچ کر فیصلے کرنا یا رائے مشورہ دے سکنا زیادہ سے زیادہ دو ایک دن کی بات ہے، فوری ضرورت ہو تو برقی تار یا ٹیلیفون کے ذریعے رائے شناسی ہو سکتی ہے، کہیں ہنگامہ برپا ہو چکا ہو یا کسی مقامی عہدہ دار کو ہدایت کی ضرورت ہو تو پڑوسی ریاستوں سے امداد اور صدر جمہوریہ مقامی حکومت

سے مشورہ طلب کر سکتا ہو اور نسبتاً محفوظ عرصے میں کمک پہنچ سکتی ہو۔
یہی حال ہندستان کا ہو ۱۹۴۷ء میں مالیبار میں بغاوت ہوئی تھی سارے
ملک کے مختلف فوجی اڈوں سے کمک بھیجی گئی، سلگاپور اور قاہرہ، ہانگ کانگ
اور مالٹا کے فوجی دستے اور جہازی بیڑوں کو تیاری کی ہدایت تھی۔ جب کبھی مقامی
افسر یا کماندار کو کسی مشورے یا ہدایت کی ضرورت ہوتی تھی تو صدر دفتر جنگ سے
یا گورنر یا وائسرائے سے مشورہ کر لیا جاتا تھا۔ انھیں بھی جب کبھی تذبذب ہوتا تو
وہ سلطنت کے اعلیٰ حکام سے پوچھتا کہ کام کرتے۔ یہی حال ۱۹۴۷ء میں برما
کے غدر کا ہوا۔ بغاوت کو شروع ہوئے چند گھنٹے ہی ہوئے تھے کہ لندن اور
دہلی کے باہمی مشورے سے ہندستان کے فوجی دستے روانہ کرنے کا فیصلہ
کر لیا گیا اور دو ہفتوں کے اندر برمیوں کو ہندستانیوں کا مقابلہ کرنا پڑ رہا تھا۔
مزید مثالیں دینا بے سود ہو، جس قدر زیادہ جدید سیاسی تاریخ کا مطالعہ کیا جائے
اسی قدر زیادہ جدید ذرائع خبر رسانی اور نقل پزیری کی اہمیت واضح ہوتی ہو اور یہ اندازہ ہو سکتا
ہو کہ سلطنتوں کو بگاڑنے اور سوارانے میں میکانی ماحول کو کس قدر دخل ہو۔ ظاہر ہو کہ تمام تر
یا زیادہ ترمیکانی ماحول کی وجہ سے سلطنتوں کی قسمت نہیں بدلتی، مبروں کی سیاست گاری
رہنماؤں کی دانشمندی، قوم کی مختلف جماعتوں کی ایثار پسندی، جفاکشی، ہنرمندی
اور فوجوں کی بہادری اور زندہ دلی بہر حال ضروری ہیں۔ ان غیر میکانی عنصروں
کی اہمیت کو نظر انداز کرنا مقصود نہیں، صرف یہ ظاہر کرنا ہو کہ ریلیں نہ ہوتیں تو
عاقلوں، مبروں اور فرماں رواؤں کی ساری عقلیں دھری رہتیں، اور وسیع سلطنتیں
منقسم ہو جاتیں، آئے دن کے ہنگاموں، شور و شوش، فسادوں اور بغاوتوں کی
وجہ سے چند سالوں کے لیے بھی کسی حاکم کو چہن نصیب نہ ہوتا، غرض سیاسی
تنظیم کو بلند تر اور قابل قدر معیار تک پہنچانا اسی وقت ممکن ہو جب کہ تاروں

اور ریلوں کی وجہ سے روزانہ ملک کے گوشے گوشے سے خبریں آنی شروع ہو گئیں اور افسردہ، ہمدہ داروں کی نیز پولیس اور فوج کی نقل و حرکت اس قدر تیز اور آسان ہو گئی کہ بڑے بڑے شہر پسندوں کے دانت کھٹے ہونے لگے۔ یہ ناقابل انکار حقیقت ہے کہ جدید ذرائع خبر رسانی اور نقل و پزیری کی بدولت نہ صرف سیاسی استحکام ممکن ہوا بلکہ سیاسی تنظیم کا معیار بلند تر ہو سکا۔

قومیت کا فروغ اور کل ہند تحریکیں | فلسفہ تاریخ کے محققوں نے اس امر کا انکشاف کیا ہے کہ سیاسی تمدن اور فلسفہ تاریخ کے نقطہ نظر سے جدید زمانے کی ایک نمایاں خصوصیت قومیت کا فروغ ہے۔ قومیت کے تخیل کو انیسویں صدی میں جو کامیابی نصیب ہوئی تھی وہی ایشیائی ملکوں میں اُسے بیسویں صدی میں حاصل ہو رہی ہے۔ اس کا سب سے بڑا ثبوت متعدد جرمنی ریاستوں کا ”جرمنی“ میں اور کئی اطالوی ریاستوں کا ”اطالیہ“ میں متحد ہونا ہے بیسویں صدی کے آغاز سے اس تحریک کو سارے عالم میں مقبولیت حاصل ہوئی اور لازمی طور پر ہندوستان بھی متاثر ہوا۔

اس میں شک نہیں کہ ہندوستان میں قومیت کے تخیل اور مسلک کو جو بڑھتی ہوئی مقبولیت حاصل ہو رہی ہے اس کا سبب مغربی تعلیم بھی ہو مگر سرکاری تعلیم سے بدرجہا زیادہ ان سیکڑوں قوم پرست اور مدبروں کا ہاتھ ہے جنہوں نے ہندوستان میں قومیت کا خیال پیدا کیا، اس کو تقویت بخشی اور اس قدر فروغ دیا اور دے رہے ہیں کہ وہ اب ناقابل انکار حقیقت بن گئی ہے۔

راجہ رام موہن رائے اور سر سید احمد خاں، گوکھلے اور تلک، سر سالار جنگ اور محسن الملک کی طرح بیسیوں معروف اور کم معروف، نام دار اور گمنام ہستیوں

نے گزشتہ زمانے میں قومیت کے تخیل کو پھیلایا، یا کل ہند پیمانے پر اہم تمدنی تحریکیں جاری کیں۔ انھیں کے جانشین اور قائم مقام جہات گاندھی اور مالوی جی، ابوالکلام آزاد اور محمد علی جناح، مختلف نوعیتوں کی اصلاحی، قومی، اور سیاسی تحریکیں پھیل رہی ہیں۔ کیا کوئی اس بات سے انکار کر سکتا ہو کہ اگر ہمارے ملک میں جدید ذرائع خبر رسانی اور آمد و رفت نہ ہوتے تو یہ لوگ جو ملک و قوم کی ایسی گراں بہا خدمتیں انجام دے چکے یا دے رہے ہیں اپنی فطری صلاحیتوں سے ملک و قوم کو عشر عشر فائدہ پہنچا سکتے تھے؟ آپ غور کر کے دیکھیے تو آپ کو اعتراف کرنا پڑے گا کہ جو سہولتیں حاکموں کو سیاسی تنظیم کے برقرار رکھنے میں ملیں گی وجہ سے حاصل ہو رہی ہیں، اسی قدر ہمارے ملک کی بیسیوں علمی، قومی، اصلاحی اور لسانی تحریکوں کو بھی میسر ہیں۔ جس قدر زیادہ آمد و رفت میں سہولتیں پیدا ہو رہی ہیں سیر و سیاحت کا شوق بڑھ رہا ہو، لاکھوں آدمی کا روباہری، تعلیمی، اور تفریحی اغراض سے ملک کے مختلف حصوں کا دورہ کر رہے ہیں۔ اسی قدر باہمی واقفیت بڑھ رہی ہو، قومیت کا احساس پھیل رہا ہو۔ ایک ہی علم میں دلچسپی لینے والے یا ایک ہی مقصد اور مسلک سے ہمدری رکھنے والے بار بار کی ملاقاتوں اور سالانہ اجتماعوں سے اپنے اپنے اغراض اور مقاصد کا پرچار کر رہے ہیں مختلف سمتوں سے اصلاحی تحریکیں شروع ہوتی ہیں، جنہیں (بشرط افادیت و معقولیت) اکثر کل ہند اہمیت حاصل ہو جاتی ہو، مختلف مسلوں کے دلدادہ اپنے اپنے خیال کا پرچار کر نیکیے لیے سبائے ملک کا دورہ کرتے ہیں اور کسی نہ کسی طرح سارے ملک کو اور سارے ملک کو نہ ہی ایک قابل لحاظ تعداد والی جماعت کو فائدہ پہنچاتے ہیں، بیداری کی نشانیاں ہر سمت میں پیدا ہو رہی ہیں۔ اگرچہ خالص کام کرنے والے دانشمندوں کی تعداد ہر تحریک میں کم ہو مگر انھیں کا دم غنیمت ہو اور ریلوں کے

طفیل ہی سے چند برگزیدہ ہستیاں سارے ملک میں دوڑ دھوپ کر کے تہذیب و شائستگی علم و ہنر، زبان و ادب کو پھیلا کر نہ صرف شمع ترقی کو بجھنے سے بچا رہی ہیں۔ بلکہ اس کے نور میں بھٹوڑا بہت اضافہ کر رہی ہیں۔

اگر ریلیں نہ ہوتیں، اگر وہ خانی جہاز نہ ہوتے، اگر تار برقی اور ٹیلیفون، اخبار اور ریڈیو نہ ہوتے تو نہ قومیت کا تخیل اس قدر فروغ پاسکتا، اور نہ آج کی طرح بیسیوں مفید تحریکیں اتنی اہمیت حاصل کر سکتیں۔ ہندستان کے مختلف طبقوں اور فرقوں کو جگانے میں سب سے بڑا حصہ قومی رہنماؤں کا ہے چونکہ ان کی جدوجہد میں جدید ذرائع آمد و رفت نے بھی سہولت پیدا کی — لہذا ہندستان کی بیداری اور ترقی میں ان وسائل کو بھی شریک سمجھا جائے۔ کانگریس یا مسلم لیگ، ہندو مہا سبھا یا ان سے بھی کم اہم شیعہ کانفرنس، کالیستھ سوسائٹس، اگر وال کانفرنس، ہندی ساہیتہ سمیلن یا اردو انجمن، سائنس کانگریس یا میڈیکل کانگریس، معاشی کانفرنس یا فلسفہ کانگریس، غرض کسی نہ کسی قومی، سیاسی، تعلیمی، علمی، لسانی، کاروباری یا پیشہ وری جماعت کے سالانہ اجلاس میں شریک ہو کر دیکھیے آپ کو ہندستان کی وحدت یا جماعت کی اہمیت کا احساس ہوگا اور آپ کسی نہ کسی طرح ضرور متاثر ہوں گے، لوگوں سے ملکر آپ نئی باتیں سیکھیں گے، آپ میں نئے نئے ارمان پیدا ہوں گے، آپ کے دل بے بیدار ہوں گے، ممکن ہو کہ آپ میں جذبات بھی پیدا ہوں، موجزن ہوں اور مشتعل ہوں! آپ میں تازگی اور جان داری کی لہر پیدا ہوگی جس سے خدمت پسندی اور صلاحیت ایثار متاثر ہوگی! تا وقتیکہ آپ بالکل ”بے حسے“ نہ ہوں آپ ان سالانہ اجتماعوں سے کسی نہ کسی طرح کچھ نہ کچھ ضرور مستفید ہوں گے، آپ کی نیم خوابیدہ یا مخفی حسرتیں نمودار ہوں گی اور اس قسم کے اجتماعوں میں شرکت ایک طرح کی روحانی یا قلبی تجدید کا باعث ہوگی۔

اگر ان سالانہ اجتماعوں سے بھی آپ کا قومی یا ملی احساس بیدار نہ ہو سکا یا قومی تحریکوں کے سالانہ جلسوں میں شریک ہو کر بھی آپ کی فرض شناسی تقویت نہ پاسکی تو پھر آپ میں فرض شناسی اور شوق خدمت کا پیدا کرنا اگر ممکن بھی ہو تو محض بخت اور اتفاق سے۔ اس اعتبار سے جدید تمدن کے تمام ذریعوں کو ایک نعمت تصور کرنا پڑے گا۔ اگرچہ ہمارے حاکموں نے یہ نہیں چاہا تھا کہ ان کی بدولت قومیت کو فروغ ہو یا ملت واری تحریکیں کل ہند اہمیت حاصل کر لیں، اگرچہ ہمارے سرداروں کا یہ منشا نہ تھا، کہ ملک و ملت کے ہمدرد مختلف مسلکوں کو پھیلانے میں کامیاب ہوں مگر حقیقت یہ ہو کہ سیکڑوں معروف، ہزاروں غیر معروف اور لاکھوں گم نام بندوں نے طرح طرح سے ملک و ملت کی خدمت کر کے کسی نہ کسی علم و فن، صنعت و حرفت، زبان و ادب، ہنر و کمال کو فائدہ پہنچایا ان ہی کی متحدہ کوششوں سے ہندستان کی تہذیب و شایستگی زندہ ہو، ہنر و کمال کا سرچشمہ سوکھنے نہیں پاتا اور آزادی کی آگ بجھنے نہیں پاتی!

تدنی نقطہ نظر سے جدید ذرائع آمد و رفت اور خبر رسانی قدامت کا انتشار | کا یہ بھی فائدہ ہو کہ ان کی وجہ سے یا ان کی مدد سے قدامت پرستی اور دقیانوسیت کو پھیم شکستیں ہوئیں یہ بات تو یقین سے کہی جاسکتی ہو کہ قدامت پرستی اگرچہ مٹی نہیں مگر قدامت کا انتشار شروع ہو چکا ہو۔

ہندستان کی سماجی زندگی میں ایک بہت بڑی نحوست ذات پات کی وہ بے معنی (اور بعض صورتوں میں مضحکہ خیز اور حقارت انگیز) بندشیں ہیں، جن کی مثال بقیہ دنیا میں اور کہیں نہیں نظر آتی۔ ذاتوں کی تفریق نے ہمارے ملک میں اس قدر مصنوعی اہمیت حاصل کر لی ہو کہ سُدر اور برہمن کھتری اور ویش ہی نہیں بلکہ "ویشنوبرہمن" اور "ویدک برہمن" "اگر وال" اور "مارواڑی" باوجود نسلی

مذہبی اور اعتقادی یگانگت کے چند سراسر مصنوعی اور سطحی یا جزوی مامور میں اختلاف کی وجہ سے نہ تو ساتھ کھاتے پیتے ہیں اور نہ باہمی رشتے ناتے کرتے ہیں۔ قوی اعتبار سے یہ بڑی بدبختی ہو کہ ہماری آبادی ہزاروں جماعتوں میں منقسم ہو اور ہر جماعت اپنی علیحدگی کو برقرار رکھنے کے لیے پوری کوشش کرتی رہتی ہو۔

شکریہ کہ مغربیت نے اس جماعت بندی کو توڑنا شروع کر دیا ہو۔ اگرچہ ریلوے کے انتظامی عہدہ داروں نے ملک و قوم کی عام فضاء سے مجبور ہو کر بڑے بڑے سیشنوں پر ہندو ہوٹل اور مسلم ہوٹلوں کے قیام کی اجازت دی اور ہر اسٹیشن پر ”ہندو“ پانی اور ”مسلم“ پانی کا انتظام کیا مگر شکر ہو کہ اس قسم کی تفریق کو ریلوے کے ڈبوں میں جایز نہ رکھا۔

غنیمت ہو کہ فی الحال اس قسم کا مطالبہ کرنے کی بھی کوئی جرأت نہیں کرتا اور چارہ و ناچار ہندو اور مسلم، پارسی اور عیسائی، شیعہ اور سنی، وہابی اور قادیانی، بہمن اور ہوبن ساتھ ساتھ سفر کرتے ہیں اور کم سے کم سفر کے دوران میں پہلو بہ پہلو بیٹھے راستہ کاٹتے ہیں۔ ان مختلف ذاتوں کے ہم سفر افراد میں تبادلہ خیال ہوتا رہتا ہو، گپ ہوتی ہو، لڑائی ٹٹا ہوتا ہو، اور مجبوری سے ذات پات کے قدیم اصولوں کا ستیاناس ہوتا ہو۔

مختلف ذاتوں کے لوگوں سے ملنے کے بعد انھیں کبھی نہ کبھی ضرور معلوم ہوتا ہو کہ شرافت اور نیکی، مروت اور رواداری، ہمدردی اور خوش سلوکی کسی قوم اور مذہب فرقہ و ملت، نسل یا ذات کی خصوصی ملکیت نہیں۔ خوش مذاق، طنسا اور بے غرض افراد ہر فرقے اور مذہب میں پائے جاتے ہیں، انسان کو تجربہ ہوتا ہو کہ اُسی کی ذات کے بعض لوگ بڑے خود غرض، اینٹھو اور مگرے ہوتے ہیں، وہ ریل میں بھی اس طرح سفر کرتے ہیں گویا ریل ان کی جاگیر ہو یا انھوں ہی نے دام دے کر سفر کرنے کا حق حاصل کیا ہو اور دوسرے فالتو بھکاری یا بے ٹکٹ سفر کرنے والے چور ہیں۔

وہ مشاہدہ کرتا ہو کہ بعض لوگ انتہائی غرض مندی سے کام لے کر مسافروں کو داخل ہونے سے روکتے ہیں، گویا ڈبہ ان کا قلعہ ہو! اس کے برعکس وہ بسا اوقات یہ بھی مشاہدہ کرتا ہو کہ بعض مختلف ذات اور مذہب کے لوگ ہر ایک کو مساوی حق دیتے ہیں، کوئی مسافر آجائے تو خندہ پیشانی سے اس کا استقبال کرتے ہیں، کوئی بڑھا بزرگ ہو تو بلا امتیاز زیادہ آرام سے بیٹھنے اٹھنے کا موقع دیتے ہیں، کوئی مریض ہو یا تکلیف میں ہو تو خود کھڑے رہتے ہیں اور اُسے لیٹنے کا موقع دیتے ہیں جب انسان ایک ہی ذات والوں میں متضاد خصوصیتیں اور مختلف ذات والوں میں مشترکہ خصوصیتیں پاتا ہو تو وہ لازمی طور پر یہ نتیجہ اخذ کرتا ہو کہ شرافت اور اخلاق کسی مذہب یا قوم کی میراث نہیں، کوئی ذات، کوئی فرقہ، کوئی اصول عمدہ سیرت و نیک کردار کا ضامن نہیں، اچھے اور بُرے ہر مذہب و ملت میں ہوتے ہیں، نیک و بد سبھی ذاتوں میں پائے جاتے ہیں جو زیادہ سمجھ دار ہوتے ہیں وہ یہ بھی نتیجہ اخذ کرتے ہیں کہ ”ہندو“ پانی اور ”مسلم“ پانی کا فرق سراسر مصنوعی ہو، پانی یا توصاف ہو سکتا ہو یا میلہ، پینے کے قابل ہو سکتا ہو یا جراثیم سے بھرا ہو، انسان یا تو شریف ہوتا ہو یا کمینہ، ایمان دار ہوتا ہو یا بے ایمان، بے غرض ہوتا ہو یا خود غرض، صفائی پسند ہوتا ہو یا غلیظ اور گندہ! اس سے زیادہ کافرق، باطنی عقیدوں کا امتیاز سماج سے باہر، انسانیت سے غیر متعلق اور معاشی یا تمدنی نقطہ نظر سے ناقابل لحاظ ہو۔

جدید ذرائع خبر رسانی اور آمد و رفت نے انسان کو انسانیت کا درس سکھایا نہیں بلکہ ان کو موقع دیا کہ وہ خود ہی انسانیت اور بشریت کا مشاہدہ کریں، اور خود ہی ان سے اپنی سمجھ اور استعداد کے موافق درس حاصل کریں۔

بین قومیت اور بین صوبہ واری | جدید ذرائع آمد و رفت کی بدولت جیسے

جیسے باہمی تعلقات کو بڑھانے میں آسانیاں نمودار ہو رہی ہیں ساری دنیا کے باہمی روابط بڑھتے جا رہے ہیں، اگرچہ انسانوں کی سرشت کچھ ایسی ہو کہ ہر چیز سے اچھایا اور برائیاں پیدا کی جاسکتی ہیں اور ریلوں سے بھی فوج کشی کا کام لیا جاتا ہو مگر یہ بھی ایک حقیقت ہو کہ ریلوں اور دوخانی جہازوں، برقی تار اور ریڈیو کی بدولت نہ صرف بین الاقوامی تعلقات بڑھ گئے، بلکہ ہر ملک کے مختلف صوبوں میں اور ہر صوبے کے حصوں میں تمدنی روابط زیادہ ہو گئے، میں اسی کی طرف ہم نے گزشتہ صفحوں میں کل ہند تحریکوں کے ضمن میں اشارہ کیا تھا اور یہاں امتیاز اور تخصیص کی خاطر دوبارہ ذکر کر رہے ہیں کہ یہ زیادہ تر ریلوں کا نتیجہ ہو کہ ہندوستان "ایک ملک، ایک قوم اور ایک حکومت" کے مسلک سے قریب تر ہوتا جا رہا ہو اور بین صوبہ داری اور بین ریاستی تعلقات کے پیدا ہونے اور بڑھنے کی وجہ سے خیالوں میں وسعت اور مسلکوں میں یکسانیت نمودار ہو رہی ہو۔ تمام صوبے ایک دوسرے پر اثر انداز اور ایک دوسرے سے اثر پذیر ہو رہے ہیں۔

ساتواں باب

جدید ذرائع نقل و پزیرگی کے معاشی اثرات

قومی اور بین الاقوامی تجارت کا فروغ | صنعتی انقلاب کی وجہ سے پیداہش دولت میں بہت اضافہ ہوا؛ کلوں اور آلوں کی مدد سے جو مال کثیر مقدار میں پیدا کیا جانے لگا اس کا لازمی نتیجہ تجارتی ترقی میں نمودار ہوا۔ چونکہ بڑے بڑے کارخانوں میں مال تیار کیا جاتا تھا اور انسانی محنت سے زیادہ کلوں کی طاقت سے پیداہش دولت میں مدد ملی جاتی تھی نیز بچوں، نوجوانوں اور عورتوں کی محنت سے بھی فائدہ اٹھایا جاتا تھا لہذا چیزیں اور بھی کم قیمت پر تیار ہوتی تھیں۔ آس پاس کے بازاروں اور نزدیک کی منڈیوں تک مال کے بھیجنے میں کوئی قابل لحاظ دشواری نہیں ہوتی تھی مگر دور کے شہروں تک مال بھیجنے میں کافی اخراجات ہوتے تھے، سمندر پار ممالک کو مال بھیجنے میں اور بھی زیادہ اخراجات ہوتے تھے غرض ذرائع نقل و پزیرگی کی خرابی اور گرانہ کی وجہ سے کثیر مقدار میں دولت کی منتقلی عملی اعتبار سے بے حد دشوار اور تجارتی نقطہ نظر سے قطعی طور پر غیر مفید تھی۔ تجارت اس وقت مجبوراً قیمتی اور ہلکی چیزوں تک محدود تھی۔ ریشمی کپڑا، کنو اب، مشک، جواہر، گرم سالے، نادر مصنوعات اور اسی قسم کی قیمتی چیزیں زیادہ تر بین الاقوامی خرید و فروخت میں اہمیت رکھتی تھیں۔ روزمرہ اور معمولی معمولی چیزوں کے لیے ہر ملک اور ہر صوبے کو خود کفنی

ہونا پڑتا تھا۔ اس زمانے میں یہ ازحد دشوار اور تجارتی اعتبار سے سراسر غیر نفع بخش تھا کہ عوام کے استعمال کی چیزیں گاڑھا اور لٹھا، چانول اور گیہوں، جوار اور باجرا، بین صوبہ داری یا بین اقوامی تجارت میں اہمیت حاصل کر سکیں۔ بیج پوچھئے تو بڑے پیانے پر یا قابل لحاظ مقدار میں معمولی معمولی روزمرہ کی چیزوں میں نفع بخش تجارت صرف ریلوں کی ایجاد اور رواج کے بعد ممکن ہوئی۔

صنعتی انقلاب یعنی کلوں کی ایجاد، دخانی قوت کی دریافت اور بڑے بڑے کارخانوں میں دولت کی پیدائش کی وجہ سے اگرچہ دولت کا پیدا کرنا آسان ہو گیا تھا اور کارخانوں میں سامان سستا بھی پیدا ہوتا تھا مگر تیار شدہ سامان کو فروخت کرنے میں دشواری ہوتی تھی۔ مقامی بازار اور نزدیک کے شہروں میں کوئی خاص دقت نہ ہوتی تھی مگر دور تک مال بھیجنا تقریباً غیر ممکن تھا۔ مال بہت ہوتا تھا، فاصلے کے تناسب سے دقتوں اور اخراجات میں اضافہ ہوتا تھا۔ ان بڑھتی ہوئی دشواریوں کا کامیاب مقابلہ اس وقت ممکن ہوا جب ریلیں اور دخانی جہاز چلنے لگے۔ گویا جدید ذرائع نقل و پیریزی نے صنعتی انقلاب کو مکمل بنایا اور صنعتی انقلاب معاشی انقلاب ہو گیا۔ بڑی سے بڑی مقدار میں سامان اور مصنوعات کی درآمد و برآمد نہ صرف آسان بلکہ نفع بخش ہو گئی۔ اب یہ ممکن ہو گیا کہ دور دراز صوبوں سے یا سمندر پار نو آبادیوں سے یا زرعی ممالک سے خام پیداوار منگائی جائے اور اسی کو تیار شدہ سامان کی شکل میں دگنی ٹھکنی قیمت پر انھیں ممالک میں جہاں سے پہلے آئی تھی، دوبارہ فروخت کیا جائے۔

ہم جانتے ہیں کہ دخانی جہاز کامیابی سے ۱۸۰۰ء میں چلنے شروع ہوئے ۱۸۲۵ء میں ریل کی ایجاد ہوئی تاہم اس کی ایجاد ۱۸۲۵ء میں ہوئی۔ انیسویں صدی کے وسط تک ان کا عام رواج ہو گیا ان تینوں کی وجہ سے صنعت و حرفت اور تجارت

کو ایسا فروغ ہوا اور اس کی وجہ سے تمام ملکوں کی معاشی حالت اور حیثیت پر ایسے اثرات پڑنے لگے کہ سارے عالم میں معاشی کا یا پلٹ ہو گئی۔ غرض صنعتی انقلاب کو کامیاب بنانے کا آخری مرحلہ جدید ذرائع نقل و پزیری نے طے کیا اور اس کے بعد دنیا کی معاشی حالت و کیفیت میں جلد جلد تبدیلیاں نمودار ہونے لگیں۔

ریلوں اور دفانی جہازوں |
صوبہ داری یا ملک داری خود اکتفائی کا خاتمہ | کے رواج سے قبل

یعنی آج سے ڈیڑھ صدی قبل تک ہر ملک یا صوبہ خود اکتفی ہونے پر مجبور تھا۔ اس کے لیے لازمی تھا کہ اپنے علاقے کی کل آبادی کے لیے نہ صرف ضروری غلہ پیدا کرے بلکہ عام استعمال کی تمام چیزیں خود ہی تیار کرے۔ مثلاً سترہویں صدی میں بنگال کے لیے لازمی تھا کہ اپنے علاقے کی تمام آبادی کے لیے جملہ ضروری سامان اور خوردنی اشیاء خود ہی پیدا کرے۔ ضرورت کے وقت قرب و جوار کے علاقوں سے غلہ اور سامان آجایا کرتا تھا۔ مگر پنجاب اور برما سے کثیر مقدار میں روزمرہ کی استعمالی چیزیں درآمد کرنا تو بہر حال ناممکن تھا۔ یہی حال انگلستان یا جرمنی کا تھا۔ تمام انگریزوں کے لیے ضروری غلہ انگلستان ہی میں پیدا کرنا پڑتا تھا اور بحر مستثنیاتی منسلکوں کے دور دراز ملکوں سے غلے کی درآمد ناقابل لحاظ تھی۔

ریلوں اور دفانی جہازوں کے رواج کے بعد یہ مجبوری باقی نہیں رہی۔ برقی تار کی وجہ سے بھی مختلف ملکوں کے بازاروں میں ملک ملک کی اطلالیں پہنچنے لگیں۔ جہاں سب سے زیادہ کفایت سے مال حاصل کیا جاسکتا تھا وہاں سے درآمد شروع ہوئی اور جہاں سب سے زیادہ نفع سے مال فروخت کیا جاسکتا تھا وہاں برآمد شروع ہوئی۔

رفتہ رفتہ برما کا چانول تلنگانے میں اور پنجاب کا گہوں انگلستان میں فروخت

ہونے لگا۔ امریکیوں نے دیکھا کہ وہ اپنے ملک کا میوہ ہندستان میں بھی نفع کے ساتھ فروخت کر سکتے ہیں لہذا انھوں نے ہندستان سے میوے کی تجارت شروع کی اس سے قبل ہی مختلف قسم کا کپڑا انگلستان سے آنا شروع ہوا جب تاجروں نے دیکھا کہ کسی خاص صوبے میں قحط کے آثار پیدا ہونے لگے ہیں اور وہاں کی آبادی حسب معمول غلہ نہیں خرید سکتی ہو مگر کسی دوسرے ملک کی آبادی اپنی دولت مندی کی وجہ سے بیرونی ملکوں کا غلہ خرید سکتی ہو تو انھوں نے خود ہی بغیر فرمایش کے غلے کی درآمد شروع کر دی۔ جب قحط کے آثار جاتے رہے اور بیرونی غلے کی ضرورت نہ رہی، تو انھوں نے خود ہی درآمد کم کر دی۔ جب انھوں نے دیکھا کہ حیدر آباد کی روٹی بمبئی اور احمد آباد ہی میں نہیں بلکہ جاپان اور انگلستان میں فروخت ہو سکتی ہو تو انھوں نے اپنے نفع کی خاطر کاروبار شروع کیا۔ عرض فہم رفتہ تمام ملکوں پر بین الاقوامی تجارت کا اثر پڑنے لگا، تمام چیزوں کی قیمتیں دوسرے ممالک کی مروجہ قیمتوں سے متاثر ہونے لگیں، ہر بازار دوسرے بازاروں پر اثر انداز ہوا اور اس سے اثر پذیر ہونے لگا۔

خود اکتفائی کا خاتمہ ہونے سے لازمی صنعتی اور زراعتی ملکوں کی تفریق

طور پر جہاں جو چیز سب سے زیادہ کفایت اور سہولت سے پیدا کی جاسکتی تھی پیدا کی جانے لگی۔ چونکہ وہانی قوت کی دریافت انگلستان میں ہوئی اور اسی ملک میں ملکوں کے ذریعے مصنوعات تیار کیئے جانے لگے اور وہیں ذرائع نقل و پزیری میں انقلاب کی وجہ سے سب سے پہلے معاشی انقلاب نمودار ہوا تھا اس لیے انگلستان کو سب سے زیادہ موقع ملا کہ اپنے ملک کو صنعتی ملک بنائے۔ قوم کی خوش قسمتی سے ملک و قوم کو بھی ایسے بیدار مغز روشن دماغ مدبر نصیب ہوئے کہ انھوں نے نہ صرف ہر طرح صناعات اور

کارخانوں کی مدد کی بلکہ محکوم ممالک میں سیاسی دباؤ سے ملکی کاروبار کو فروغ دیا۔ اسی زمانے میں انگریزی مقبوضات کی مسلسل توسیع ہو رہی تھی، سیاسی جوڑ توڑ اور فوجی فتوحات سے ہر طرف برطانوی اثر پڑھ رہا تھا۔ غرض وقت کی موافقت، سیاستوں کے تدبیر، حاکموں کی ہمدردی، قوم کی بیداری، تاجروں کی وائش مندی، صناعتوں کی کاریگری اور کارخانے داروں کی کارگزاری سے انگلستان بہت جلد صنعتی ملک بن گیا، امریکہ اور جرمنی، فرانس اور ہالینڈ وغیرہ نے صنعت کو ترقی دینے کی ہر طرح کوشش کی۔ ہر ملک نے اپنی نوآبادیوں اور زیر اثر ملکوں سے خام پیداوار منگوانا اور مصنوعات بنا کر صنعت اور تجارت کے ذریعے دونا فائدہ حاصل کرنا شروع کیا۔ ریلوں اور جہازوں نے حمل و نقل کے ترغیبات کو اڑا کر کے حاکم اور صنعتی ممالک کو ہر طرح سہولت اور فائدہ پہنچایا اور نیم آزاد ملکوں میں یا نوآبادیوں اور محکوم علاقوں میں زراعت کو فروغ دینے کی کوشش کی۔ اسی کا نتیجہ ہوا کہ ایشیا اور افریقہ کے تقریباً تمام ممالک میں صنعتی زوال شروع ہوا۔ سال بسال ان کی صنعتیں تباہ ہونے لگیں اور وہ زراعت کی طرف مجبوراً پھیلنے لگے۔ اس میں شک نہیں کہ ایشیائی اور افریقی صنعت کو صرف حاکمیت کی وجہ سے نقصان نہیں پہنچا، تسلیم کرنا پڑتا ہو کہ یورپ کی صنعتی ترقی کارخانوں کی اعلیٰ تنظیم، تاجروں کی دوراندیشی، صناعتوں کی کارکردگی وغیرہ ایسے خالص معاشی اسباب ہیں جن کا مقابلہ کرنے کی سکت ہندوستانی یا چینی صنعت و حرفت میں نہ تھی مگر محض معاشی اسباب کی وجہ ہی سے ہندوستانی صنعت کا تباہ ہونا آسان نہ تھا، حاکموں نے سیاست ناجائز دباؤ سے صنعت و حرفت کو نقصان پہنچا کر یہاں کے صناعتوں کو مجبور کیا کہ وہ اپنا آبائی پیشہ ترک کر کے کھیتی باڑی شروع کریں اور ایک کم تر معیار پر پورے پھلے زندگی گزاریں۔

غرض متعدد اثرات کی وجہ سے جن میں ریلوں اور دھاتی جہازوں کا بھی

کافی عمل دخل ہو، بہت سے ملک زرعی ملک بننے لگے اور بن گئے۔ چنانچہ آج انگلستان، جرمنی، جاپان، اور ان سے بڑھ کر متحدہ امریکی ریاستیں صنعتی ممالک ہیں اور ہندستان، چین، مصر وغیرہ زراعتی ملک بن گئے ہیں۔

گھریلو صنعتوں کی تباہی | صنعتی انقلاب کے ساتھ ہی جب بڑے بڑے کارخانے وجود میں آنے لگے اور اعلیٰ تنظیم اور سرمایہ داری کا اثر صنعت و حرفت پر پڑنے لگا تو گھریلو صنعتوں پر زوال آگیا چھوٹے چھوٹے کاریگروں اور کاروبار کرنے والوں کے لیے یہ ناممکن ہو گیا کہ وہ صنعتی انقلاب کے بڑھتے ہوئے اقتدار سے محفوظ رہ سکیں چنانچہ یکے بعد دیگرے تمام گھریلو صنعتیں ختم ہونے لگیں، صنایع کارخانوں میں ملازم ہو گئے یا انتہائی مصیبت میں زندگی گزارنے پر مجبور ہوئے جب ریلوں اور جہازوں، صنعتی مال کو سارے ملک میں پھیلانے کے علاوہ اُسے دُنیا کے گوشے گوشے میں پہنچانا شروع کیا تو ہر ملک کی گھریلو صنعتیں تباہ ہونے لگیں، ان میں جو کچھ بھی سکتا باقی تھی اس کا خاتمہ موٹر بسوں اور لاریوں نے کر دیا، اب تو گاؤں گاؤں بیرونی ممالک کا تیار کردہ کپڑا دور دراز مقامات کی مصنوعات اور روزمرہ کی استعمالی چیزیں نظر آتی ہیں جو دیکھنے میں نفیس ہوتی ہیں اور سستی بھی ہوتی ہیں! بھلا ہو قومیت اور قوم پرور تحریکوں کا جن کی وجہ سے لوگوں میں ایثار کا مھوڑا بہت مادہ پیدا ہوا ہو اور قومی صنعت کی خاطر قربانی کر کے ملکی اور دہی مال خرید کر ان قدیم گھریلو صنعتوں کو زندہ رکھ رہے ہیں ورنہ جدید ذرائع نقل و پیریزی، سرمایہ داری اور حاکمیت نے مل کر گھریلو صنعتوں کو کچل ہی دیا ہوتا اب کم سے کم وہ زندہ تو ہیں، جانکنی اور مرض موت میں گرفتار سہی، مگر ان کا وجود ہی امید افزا ہو، جب تک سانس تب تک آس! یہ امکان بہر حال ہو کہ ان نیم زندہ

صنعتوں میں از سر نو جان پیدا ہو سکے گی اور وہ سرمایہ داری کے ناجائز اور ناموافق دباؤ سے محفوظ رہ سکیں گی۔

معاشی زندگی میں تبدیلیاں

ہم نے اس خیال کو واضح کر دیا ہے کہ صنعتی انقلاب فی نفسہ اس قدر کاشت اور دولت پیدا کرنے کے مقصد میں تغیر

اہم نہ ہوتا اور نہ اُس کے عالمگیر اثرات نمودار ہوتے اگر صنعتی انقلاب کو مکمل کرنے کے لیے خبر رسائی اور نقل پذیری کے ذرائع میں انقلاب نہ ہوتا۔ اس معاشی انقلاب کی بدولت جو اہم ترین اثرات نمودار ہوئے ہیں ان میں سے بعض کا ذکر ہم نے کر دیا ہے پھر بھی چند ایسے اثرات باقی ہیں جن کی وجہ سے معاشی زندگی میں یک لحاظ تغیر واقع ہوا۔ کاشت کاری اور دولت آفرینی میں تغیر ہوا، مسئلہ آبادی کی نوعیت بدل گئی اور قحطوں کی نوعیت میں بھی بڑا فرق ہوا۔

خود اکتفائی کے دور میں ہر کسان جانتا تھا کہ وہ جس چیز کی کاشت کر رہا ہے وہ کس کام آئے گی؟ وہ زیادہ تر خوردنی اور کم تر استعمالی زرعی پیداوار حاصل کرتا تھا، اپنی پیداوار سے خود کے استعمال کے لیے جو کچھ نصیب ہو سکتا تھا لے لیتا اور بقیہ تبادلوں میں یا خدمتوں کے معاوضے میں یا سرکاری گنان میں تقسیم کر دیتا تھا۔ اسی طرح تمام صنایع اپنی بنائی ہوئی چیزوں سے خود مستفید ہوتے تھے اور دوسروں کو اپنی مصنوعات دیکر ضروری چیزیں حاصل کرتے تھے۔ اب یہ باتیں کم ہو گئی ہیں اور کم ہوتی جا رہی ہیں ہندوستان ہی کو لیجئے۔ صوبہ بنگال میں جوٹ کی اس قدر کاشت بڑھ گئی ہے کہ بعض وسیع علاقوں میں خوردنی اشیاء درآمد کرنی پڑتی ہیں ریاست حیدرآباد کے علاقے مرہٹواڑی میں ردی کی کاشت بھی بہت بڑھ گئی ہے، بنگال اور حیدرآباد کے ان کھیتوں میں جہاں تین سو سال قبل غلہ پیدا کیا جاتا تھا اب

جوٹ اور کپاس کی کاشت ہو رہی ہو۔ محض اس لیے کہ کاشتکاروں کو غلہ پیدا کرنے کی بجائے جوٹ اور کپاس کی کاشت کرنے میں کسی قدر زیادہ نفع اور سہولت ہو۔ گویا کاشت کا مقصد اب روپیہ پیدا کرنا، آرام اٹھانا اور نفع حاصل کرنا ہو، یہ تو ان کو معلوم ہو کہ روپیہ ہوگا تو وہ جو چیز چاہیں گے خرید سکیں گے لہذا وہ بھی اپنے فائدے کی خاطر غلہ پیدا کرنے کی بجائے جوٹ اور روئی کی کاشت کر رہے ہیں کیونکہ جوٹ اور روئی کے خریدار موجود ہیں۔ غرض ریلوں کی وجہ سے کاشت کے مقصد میں بھی تبدیلی ہوئی اور ذاتی ضرورت سے مقدم خریدار کی ضرورت قرار پائی۔ اس قسم کی کاشت کو معاشیات کی اصطلاح میں منفعتی کاشت، Money Crops. کہتے ہیں۔

یورپ کے صنعتی ممالک میں کئی علاقے ہیں۔ جہاں صنعتوں کی تخصیص ہو چکی ہو ہندستان میں چمڑے کے کارخانے کان پور میں۔ روئی کے کارخانے بمبئی اور احمد آباد میں، اور لوہے کا کارخانہ جمشید پور میں ہو۔ ان کارخانوں میں جو مال پیدا کیا جاتا ہو کیا وہ صرف مقامی استعمال کے لیے پیدا کیا جاتا ہو؟ سابق چکوسلوویکیا میں ایک کارخانہ تھا جو محض ہندستانی عورتوں کے شوق ذوق کے مطابق چوڑیاں تیار کرتا تھا، اس کارخانے کے بعض ملازموں کو اتنا بھی نہیں معلوم تھا کہ ہندستان کے کیا رسوم و رواج ہیں، ان کی کیا ضرورتیں ہیں اور ان کے کیا مذاق ہیں! ان سب باتوں کا تعین کارخانے کے مالک، منتظم اور آجر کرتے تھے نئی وضع بنانے والے وضعیں بناتے تھے، ماہر واقف کار چوڑیوں کے پیمانوں کا تعین کرتے تھے اور انھیں کی ہدایتوں کے موافق چوڑیاں بنتی تھیں، مختلف مزدوروں اور ملازموں کو اجرت دے دی جاتی تھی اور تمام تیار شدہ مال ہندستان بھیج دیا جاتا تھا۔ اسی طرح برازیل (جنوبی امریکہ) میں کافی کے

کاشت کار، چین اور آسام کی چائے کے کاشت کار خریداروں کی خاطر دولت پیدا کر رہے ہیں۔ ظاہر ہے کہ یہ صورت حال صرف جدید ذرائع نقل و سہولت کی بدولت نمودار نہیں ہوئی، اعلیٰ صنعتیت، انتہائی سرمایہ داری اور ملوکیت کو بھی اس صورت حال کے پیدا کرنے میں عمل دخل ہو مگر ریلوں اور جہازوں کا اس میں اثر شریک ہے لہذا اس بات کا ذکر بھی ضروری تھا کہ موجودہ زمانے میں دولت آفرینی اور کاشت کے مقاصد میں تغیر ہو گیا ہے، ذاتی احتیاج، ذاتی ضرورت اور ذاتی شوق کا اثر زایل ہو گیا، خریدار کی ضرورت اور خریداروں کے شوق کا اثر اہم تر ہو گیا ہے۔

ہندستان میں بالعموم اور حیدرآباد میں بالخصوص ”ترکی ٹوپی“ کا استعمال مسلمان بڑے شوق سے کرتے ہیں۔ اکثر اس غلط فہمی میں مبتلا ہیں کہ یہ ٹوپیاں ترکی میں بنتی ہیں اور ترکی ٹوپی خریدنے سے وہ بالواسطہ ترکی کو فائدہ پہنچا رہے ہیں۔ ان میں کتنے ہیں جو یہ جانتے ہیں کہ یہ ٹوپیاں خالص یورپی، زیادہ تر اطالوی ہیں، جس کو خریدنے سے ترکوں کو دھڑی برابر کا فائدہ نہیں۔ نادان لوگ ”ترکی ٹوپی“ کے نام سے مغالطے میں گرفتار ہوتے ہیں اور وہ یہ بھی نہیں جانتے کہ دولت آفرینی کا مقصد بدل گیا ہے اور فن اشتہار بازی کی بدولت قصداً نادان گاہکوں کو غلطے میں رکھا جاتا ہے۔

مسئلہ آبادی کی نوعیت میں تغیر | گزشتہ صدی کے وسط تک ہر ملک کے لیے ضروری خوردنی اشیاء خود ہی پیدا کرے، لہذا گزشتہ صدی کے وسط تک مسئلہ آبادی کا دار و مدار غذا کی مقدار پر تھا۔ سوال یہ تھا کہ جس قدر آبادی کسی ملک میں ہو اس کے لیے کافی کھانے پینے کی چیزیں پیدا ہو سکتی ہیں یا نہیں؟ جہاں

کافی غذا ہوتی تھی آبادی بڑھتی تھی اور جہاں کافی غذا نہیں پیدا ہوتی تھی وہاں فاقہ کشی قحط، بیماری اور وباؤں پھیلتی تھیں۔ ہر ملک کے لیے یہ ضروری تھا کہ وہ اپنے ملک کی آبادی کے لیے خود ہی غلہ پیدا کرے اور بڑے وقتوں کے لیے محفوظ رکھ لے۔ دُور دراز ملکوں کو غلہ برآمد کرنے کا امکان ہی نہ تھا لہذا جو کچھ غلہ کسی ملک میں پیدا ہوتا تھا۔ وہ آخر کار اسی ملک میں صرف بھی ہوتا تھا۔ گویا مسئلہ آبادی کی نوعیت بالکل ملکی یا قومی تھی۔

صنعتی انقلاب اور نقل و حرکت پریری کے ذرائع میں انقلاب کے بعد یہ ممکن ہو گیا ہے کہ نہ صرف گہوں، چائول، دال، بلکہ دودھ، دہی، کھن، ترکاری، گوشت جیسی جلد خراب ہو جانے والی چیزوں کی برآمد و درآمد ہو سکے بشرطیکہ اس کے خریدار موجود ہوں اور نہ صرف خوردنی اشیاء کی قیمت بلکہ منتقلی کے اخراجات و تاجروں کا محنتانہ ادا کر سکیں۔

جو قومیں صنعتی ترقی کی وجہ سے مال دار ہو رہی تھیں انھوں نے اس بات کو جلد معلوم کر لیا کہ صنعت و حرفت میں زیادہ منافع ملتا ہے اور مال دار ہونے کا زیادہ قرینہ ہے، انھیں کھانے پینے کی چیزیں پیدا کرنے کی پروا نہ رہی کیونکہ انھیں معلوم تھا کہ جب تک وہ زور دار رہیں گے اور ان میں قوت خرید رہے گی اُس وقت تک دُنیا بھر سے جو چاہیں گے کھانے پینے کی چیزیں منگاسکیں گے چنانچہ حقیقت میں صنعتی ملکوں نے دوسرے ملکوں سے کھانے پینے کی چیزیں منگانی شروع کیں۔ مثلاً انگلستان میں برازیل اور آسٹریلیا سے گوشت، ہالینڈ اور سویٹان سے دودھ، کھن، ہندستان سے گہوں آنا شروع ہوا۔

اسی طرح چند سال کے اندر ہی مسئلہ آبادی کی نوعیت ملکی یا قومی نہیں رہی بلکہ بین ملکی اور بین اقوامی ہو گئی۔ معاشی انقلاب سے پہلے مسئلہ آبادی کا

مرکزی اور اساسی جزو، غذا کا مسئلہ تھا۔ مسئلہ آبادی کے حل کرنے کا انحصار اس مقدار غذا پر تھا جو اندرون ملک پیدا کی جاسکے۔ معاشی انقلاب کے بعد مسئلہ آبادی کا مرکزی اور اساسی جزو دولت یا روزگار کا مسئلہ بن گیا۔ مسئلہ آبادی کے لیے اندرون ملک دولت کا پیدا کرنا ضروری نہ رہا دولت مند ہونا یا برسر روزگار ہونا کافی تھا۔ ترقی یافتہ قومیں نہ صرف صنعت و حرفت بلکہ تجارت، جہاز رانی، اور حکومت کی وجہ سے اپنے ذرائع معاش میں اضافہ کرنے لگیں اور دولت مند ہوتی گئیں۔ زغال پزیر قومیں گھریلو صنعتوں کی تباہی سے یوں ہی نقصان اٹھا چکی تھیں، حکومت کی وجہ سے وہ کئی ذرائع معاش سے محروم ہو گئیں ان کے لیے صرف زراعت ایک پیشہ رہا۔ اگرچہ زراعت میں منافع بھی کم ہو خطرے بھی زیادہ ہیں اور محنت بھی زیادہ کرنی پڑتی ہو مگر مجبوری کا نام صبر ہی، حکومت کھونے کے بعد یا بے ہنری میں محکوم قومیں کو ہی کیا سکتی تھیں؟ وہ محنت شاقہ کر کے خام پیداوار اور خوردنی اشیاء پیدا کرنے لگیں اور بڑے بھلے زندگی گزارنے شروع کی۔ پہلے زمانے میں جب زراعتی پیداوار کی افراط ہوتی تھی تو اس کو قحط سالیوں کے لیے کھتوں میں محفوظ رکھا جاتا تھا اور وقت ضرورت استعمال کرتے تھے۔ ریلوں کے رواج کے بعد یہ صورت باقی نہیں رہی۔ نہ صرف زراعتی پیداوار کا بیشتر حصہ برآمد کیا جانے لگا بلکہ جب کبھی اور جہاں کہیں زاہد منافع حاصل ہوا غلے کی برآمد شروع ہو گئی۔

اندازہ کیا گیا ہو کہ آسٹراک (سابق آسٹریا) میں جس قدر مقدار غذا پیدا ہوتی ہو وہ صرف اس صوبے کی راج دھانی وینیا کی آبادی کے لیے صرف نصف سال تک کافی ہوتی ہو۔ پھر راج دھانی کی آبادی دوسرے نصف سال تک اور بقیہ صوبے کی آبادی کل سال تک کیوں کر زندہ رہتی ہو؟ صرف

درآمد شدہ غذا پر! اور درآمد کیوں ہوتی ہے؟ محض اس وجہ سے کہ وہاں کی مصنوعات کی مانگ دوسرے ملکوں میں ہے ان مصنوعات کو لوگ خریدتے ہیں، جس کی وجہ سے آسٹریا کے باشندے پیسہ حاصل کرتے ہیں ان میں گویا قوت خرید پیدا ہوتی ہے اور وہ من بھاتی غذائیں دوسرے ملکوں سے منگوا سکتے ہیں۔

یہ سب باتیں معاشی انقلاب سے پہلے ناممکن تھیں مسئلہ آبادی کی نمو کو ریلوں اور دھاتی جہازوں نے بدل دیا۔ اس کا تعلق مقدار غذا سے نہیں رہا۔ اب یہ سوال ہو گیا ہے کہ مسئلہ آبادی کو حل کرنا ہے تو روزگار حاصل کرو، روزگار کے ذریعے پیسہ کمادو اور پیسہ دے کر جو چاہو خرید لو، اسی انقلاب کا نتیجہ ہے کہ ہندوستان کے دولت مند اور مرفہ حال لوگوں کے علاوہ متوسط طبقوں کے کھاتے پیتے گھرانوں کو بھی بھانت بھانت کی غذائیں نصیب ہوتی ہیں۔ بسکٹ اور دودھ، جام اور چٹنیاں، مکھن اور میوہ یورپ سے آتا ہے، عرب کی کھجور ہر بازار میں فروخت ہوتی ہے۔ لذیذ غذاؤں کے شوقینوں کے لیے نہایت ملائم روٹی بنانے کے لیے کینیڈا سے گہوں درآمد کیا جاتا ہے۔

قحطوں کی نوعیت بدل گئی | پہلے قحطوں کی وجہ قلت غذا ہوا کرتی تھی جب کسی ملک میں خوردنی اشیاء کم یا ہو جائیں تو گرانی بڑھنے لگتی تھی، جو غلہ کھتوں میں محفوظ رکھا جاتا تھا اسے خرچ کیا جاتا تھا مگر شدید مصیبتوں میں یا فصلوں کی مسلسل خرابی ہونے سے لوگ فاقے کرنے پر مجبور ہوتے تھے اور شدید ترین قحطوں میں لاکھوں مرتے بھی تھے نقل پزیری کے ذرائع اس قدر خراب تھے اور خبر رسانی بھی دور دراز ممالک یا صوبوں تک مشکل تھی لہذا باہر سے خوردنی اشیاء کا درآمد کیا جانا مستثنیاتی صورتوں کے علاوہ ناممکن تھا۔ قدیم ترین زمانے سے لے کر گزشتہ صدی

کے وسط تک جتنے قحط واقع ہوئے وہ تمام تر قلت غذا کی وجہ سے نمودار ہوئے ان قحطوں میں غریبوں کے ساتھ ساتھ امیروں اور دولت مندوں نے بھی مصیبتیں اٹھائیں، انھوں نے بھی فاتے کیسے بھوک کی تکلیف جھیلی اور مال و زر رکھتے ہوئے غذا کے لیے تڑپ تڑپ کر جان دی۔ ملک میں کھانے پینے کی چیزیں ہی نہیں ہوتی تھیں جس سے وہ اپنی بھوک دُور کر سکتے، باہر سے غذا درآمد کرنا ناممکن تھا لہذا مجبوراً انھیں بھی مصیبتوں کا سامنا کرنا پڑتا تھا۔

جدید ذرائع نقل و پزیری نے قحطوں کی نوعیت بدل دی چنانچہ موجودہ زمانے ہی میں نہیں بلکہ گزشتہ ستر اسی برس میں جہاں جہاں قحط پڑے ہر اور قحط زدہ لوگ فنا ہو گئے ہیں تو اس کی اصل وجہ قلت غذا نہیں بلکہ قلت زر ہے۔ جب سے ریلوں اور دھاتی جہازوں کا رواج ہو گیا ہے یہ امکانی بات ہو گئی ہے کہ قحط زدہ علاقوں میں دُور دراز ملکوں سے غلہ درآمد کیا جائے۔ اگر کوئی قوم مرفہ الحال ہو اور معمولی طور پر گزر بسر کرنے کے علاوہ

بھی کر سکتی ہو تو اس کے لیے قحط کا کوئی خطرہ نہیں، ریلوں اور جہازوں کی مدد سے یہ ممکن ہو گیا ہو کہ جہاں کہیں کسی قوم کو غلے کی ضرورت ہوگی مطلوبہ مقدار روانہ کی جاسکے گی۔ بشرطیکہ اس قوم میں قوت خرید ہو یعنی درآمد شدہ غلہ قیمت، اخراجات نقل و حمل اور معمولی تاجرانہ نفع ادا کر سکنے کی صلاحیت ہو۔ جب تک ریلیں نہ تھیں اور غیر ملکوں میں زائد نفع حاصل کرنے کا امکان نہ تھا سیٹھ سا ہو کار، بنیے اور غلہ فروش مقامی پیداوار مقامی آبادی کے ہی فروخت کر سکتے تھے مگر جب سے ریلیں جاری ہو گئی ہیں غلہ فروشوں کے لیے یہ ممکن ہو گیا ہے کہ قحط زدہ علاقوں سے بھی غلہ درآمد کریں!! بظاہر تعجب کی بات ہے کہ جس علاقے میں قحط ہو اُسی علاقے سے غلہ باہر بھیجا جا

مگر فدا غور کرنے سے یہ بظاہر متضاد باتیں سمجھ میں آجاتی ہیں۔ قحط سالی کی وجہ سے (چونکہ کھیتوں میں کام نہیں رہتا) لوگوں کی قوت خرید کم ہو جاتی ہے وہ حسب سابق پیٹ بھر غذا نہیں خرید سکتے، جب لاکھوں آدمی کفایت پر مجبور ہو جاتے ہیں اور مقابلتاً کم خریدتے ہیں اور کم تر قسم کی غذا استعمال کرتے ہیں تو غلہ فروشوں کو نفع کی خاطر غلہ برآمد کرنے کا خیال ہوتا ہے۔ چونکہ قحط زدہ علاقوں سے غلہ برآمد کرنے کی نہ تو مانگت ہے اور نہ یہ ناممکن ہے لہذا انسان اپنی خود غرضانہ سرشت میں مبتلا ہو کر قحط کی شدت میں اور اضافہ کرتا ہے۔

یہ محض قیاس آریاں اور خیال آفرینیاں نہیں بلکہ حقیقی زندگی کی تلخ داستان ہے۔ ۱۸-۱۹ء کے روسی انقلاب کے بعد روس میں قحط کیوں پڑا؟ ۱۹ء میں کیا ہندستان میں ریلیں نہیں تھیں؟ ۱۸-۱۹ء میں جب کہ خود ہندستان میں غلے کی شدید ضرورت تھی غلہ برآمد کیا جا رہا تھا۔ اس قسم کی بیسیوں مثالیں دی جاسکتی ہیں جس سے صاف ظاہر ہوتا ہے کہ ریلوں کے رواج کے بعد سے قحط قلت زر یا قلت قوت خرید کا نتیجہ ہے، مقدار غذا کی کثرت و قلت کی وہ اہمیت نہیں رہی جو گزشتہ زمانوں میں تھی جس طرح معمولی دہلی میں شہر کے چند خاندان یا افراد فاتہ کرنے پر مجبور ہوتے (حالانکہ چلے خانوں ہوٹلوں اور دکانوں اور سڑان وغیرہ میں کھانے پینے کی چیزیں موجود رہتی ہیں) اسی طرح موجودہ زمانے کی قحط سالیوں میں صرف وہ جماعتیں یا طبقے فاتے کرتے ہیں جو ہتی دست ہیں۔

جس طرح گولی دودھ، دہی، مکھن، گھی اس شخص کو دیتے ہیں جو اس کو روپیہ یا مطلوبہ معاوضہ دے سکے اور انھیں اس بات کی پروا نہیں ہوتی کہ خود اسی کے محلے میں کتنے بچے ہیں جو دودھ کے لیے تھلا رہے ہیں اور

جس طرح ہوٹلوں میں ہر اس شخص کو جو روپیہ ادا کر سکے مطلوبہ غذا دی جاتی ہے (حالانکہ انھیں لمحوں میں ہزاروں نہیں تو سیکڑوں لوگ ہر شہر میں ہوتے ہیں جن پر تسلسل فاقہ ہوتا ہے) اسی طرح عالمی تجارت اور بین الاقوامی کاروبار میں اس قوم یا آبادی کو چیزیں مل سکتی ہیں جو معاوضہ ادا کر سکے۔

نظام معیشت کی یہ ہمیشہ سے خصوصیت رہی ہے کہ سب سے زیادہ مستحق اور سب سے زیادہ ضرورت مند کو نہیں بلکہ زرداروں اور گاہکوں کے ہاتھ چیزیں فروخت کی جاتی ہیں۔ اسی کا نتیجہ ہے کہ جب سے ریلوں اور جہازوں کی وجہ سے ساری دنیا ایک بازار ہوتی جا رہی ہے خود دنی اشیاء بھی اسی قوم کو فروخت کی جاتی ہیں جو اس کی خریدار ہو۔

غرض ذرائع نقل و پزیری میں انقلاب کی وجہ سے قحطوں کا بنیادی مسئلہ یہ نہیں رہا کہ کھانے پینے کی چیزیں مفقود ہیں بلکہ یہ کہ کھانے پینے کی چیزیں نہیں خریدی جاسکتی ہیں۔ غریبوں کے لیے قحطوں اور فاقوں کی اہمیت بدستور باقی ہے صرف مال داروں اور زرداروں کے لیے قحطوں اور فاقوں کا خطرہ مفقود ہو گیا! آپ کا دل چاہے تو اسی کو ترقی سے تعبیر کر لیجئے!

آٹھواں باب

ریلوں کا تاریک پہلو

ریلوں کے مختلف اثرات معلوم کرنے سے یہ پتہ چلتا ہے کہ ہندوستان کے لیے ریلیں ستر پانچ سو سال سے آخرو تک فائدہ محض نہیں۔ اس میں شک نہیں کہ ریلوں کی بدولت ہندوستان کو بعض سماجی اور تمدنی فوائد حاصل ہوئے جس میں قومیت کا فروغ اور ایک ملکی احساس سب سے زیادہ اہم ہیں، مگر ہماری نیم غلامی ریلوں کا سابقہ اور حالیہ خسارہ صنعتوں کی تباہی، قحطوں کی کثرت، گرائی، دوامی نیم فائدہ کشی وغیرہ ایسے اثرات ہیں جو کسی طرح نظر انداز نہیں کیے جاسکتے۔

ایسے زمانے میں جو جدید ہندو مت و تمدن کا دل دادہ ہونے کی وجہ سے ریلوں کی افادیت پر پورا بھروسہ کرتا ہو ریلوں کے خلاف کچھ لکھنا یا اس کے مضر پہلو کو واضح کرنا بڑی نادانی ہو۔ عوام کے سیاسی اعتقادوں اور نیم تعلیم یافتہ پبلک خیالوں کی ہم نوائی کرنے میں کوئی ہرج کی بات نہیں، غالباً تھوڑا سا فائدہ ہی ہو مگر عام لوگوں کے خیالات کے خلاف اور سرکاری بیانون کی تردید میں کچھ کہنا آسان نہیں تاہم علمی تسلسل کو قائم رکھنے کے لیے ریلوں کا تاریک پہلو واضح کرنا ضروری ہو۔

مالی اعتبار سے ہندوستان کی ریلیں دنیا کی کاروباری تاریخ میں بڑی

عبرت ناک مثال پیش کرتی ہیں۔ نہ معلوم ان ریلوں کی وجہ سے ہمیں گزشتہ صدی میں کتنا خسارہ ہوا۔ بعضوں کا اندازہ ہے کہ ان کی بدولت ڈیڑھ دو ارب کا نقصان ہوا۔ زمانہ تجدید میں یعنی ۱۹۲۲ء کے تصفیے کے بعد سے اب تک ریلوں پر ۶۶ کروڑ کا بار ہے اسی بار کا سود در سود سالانہ ۳۴ کروڑ ہوتا ہے۔ ریلوں نے حکومت ہند سے جو معاہدہ کیا تھا اس کو بحال رکھنا بھی ناممکن ہو گیا ہے اور ریلوں کی مسلسل وعدہ خلافی اور معاہدہ شکنی کی تلخ داستان ختم نہیں ہوئی۔ ریلوں کی سرگزشت ہندستان کی معاشی تاریخ کا سب سے زیادہ افسوس ناک حصہ ہے۔ غیر ذمہ دار افراد، سرکار کے پیشینہ ورتہ ارج اور مغربیت کے کورانہ نقال ریلوں کی تعریف میں کہتے ہیں کہ ان کی وجہ سے قحطوں کا خطرہ جاتا رہا ہے! مگر ہندستان کی معاشی تاریخ اس کے بالکل برعکس شہادت دیتی ہے۔ ہندستان میں ریلیں جاری ہو کر تین چوتھائی صدی گزر چکی ہے، ان پچھتر سال میں دس مرتبہ بڑے بڑے قحط پڑ چکے اور ہر قحط میں دس دس بیس بیس لاکھ انسانوں کی جانیں گئیں ساری دنیا کی معاشی تاریخ میں اس سے زیادہ مغالطہ پرور اور سرسبز جھوٹا دعویٰ اور کوئی نہیں کہ ریلوں کی وجہ سے ہندستان میں قحط دور ہو گئے اس جبارت کو تو دیکھئے کہ ریلوں کی بدولت قحطوں کی کثرت و شدت میں اضافہ ہوا، اس کی وجہ سے گرانی پھیلے، اسی کی بدولت بے روزگاری میں اضافہ ہوا، فاقوں کی نوبت آئے اور نیم فاقہ کشی میں کروڑوں افراد مبتلا ہو جائیں مگر پھر بھی یہی دعویٰ کیا جاتا ہے کہ ریلوں نے قحط کو دور کیا۔ علم معاشیات نے ریلوں کے متعلق یہ فیصلہ کیا ہے کہ اول غلے کے قحط ہوتے تھے اب زر کے قحط ہوتے ہیں یعنی اول غلہ نہ ہونے کی وجہ سے لوگ مرتے تھے اب غلہ خرید نہیں سکنے کی وجہ سے بھوک کی تکلیف بہتے بہتے، نیم فاقوں سے نڈھال

ہوتے ہوتے، کوفت اور اذیت کی موت مرتے ہیں۔ بات ایک ہی ہوئی بھوکلی مرنا اول بھی ان کی قسمت میں تھا اب بھی ہمال داروں، نر داروں، سرمایہ داروں، عہدہ داروں، ساہوکاروں کو بے شک فائدہ ہوا، ان کے لیے یقینی طور پر قحط کا خطرہ جاتا رہا مگر عوام کے لیے ریلوں نے یہ امکان پیدا کیا کہ عین قحط کے زمانے میں لمحہ علاقے سے غلہ باہر بھیجا جائے!! یہ تو بظاہر عجیب بات ہو اور غیر معتبر بھی۔ اول اعتبار کی خاطر دو حوالے کیجیے پھر توضیح پیش کی جائے گی۔

پیش چندر دت ہندستان کے مشہور معاشیات کے عالموں میں شمار کیے جاتے ہیں۔ انھوں نے جو ہندستان کی معاشی تاریخ لکھی ہے وہ مستند مانی جاتی ہے اور اس کے ترجمے متعدد زبانوں میں ہو چکے ہیں۔ ”عہدہ دکنوریہ میں ہندستان کی معاشی تاریخ“ میں دت صاحب نے لکھا ہے :-

“In 1876 when India was on the brink of one of the severest famines of the country, she exported a larger quantity of food grains than she had ever done in any preceding year.” 1.

۱۸۷۶ء میں ہندستان انیسویں صدی کے سخت ترین قحط کے باہل قریب تھا اس نے دوسرے برسوں کے مقابلے میں زیادہ غلہ برآمد کیا۔

اسی طرح بمبئی کالج کے دو پروفیسر واڈیا اور جوشی نے اپنی مشترکہ تصنیف ”دولت ہندوستان“ میں لکھا ہے :-

1. R. C. Dutt : “Economic History of India in the Victorian Age.”
Trubner, London, 1906, P. 349.

“ Whilst hundreds and thousands died of starvation in one province, the adjoining provinces were exporting loads of wheat and grain to other parts of the world.” 2.

”جب کہ سیکڑوں اور ہزاروں آدمی فاقے سے ایک صوبے میں مر رہے تھے قریب کے صوبے منوں گیسوں اور غلہ دُنیا کے دوسرے حصوں کو برآمد کر رہے تھے“ ۲۔

اس کی وجہ صرف یہی تھی اور ہو کہ فاقہ کش لوگ غربت کی وجہ سے غلہ خرید نہیں سکتے ہیں لہذا کاروباری لوگ اپنا غلہ نفع کی خاطر دوسری منڈیوں میں فروخت کے لیے بھیج دیتے ہیں ان حقائق کے مد نظر ہندوستانی ریلوں کے حق میں یہ دعویٰ کرنا کہ ان کی وجہ سے قحط ”دور“ ہو گئے جسارت کی انتہا ہو اور معاشی تاریخ کو جھٹلانا ہو۔ اس سے بڑھ کر غلط دعویٰ کی کوئی نظیر نہیں مل سکتی۔

خلاصہ اور خاتمہ | یہ صحیح ہو کہ ریلیں نہ ہوتیں تو سرکاری تنظیم اتنی اعلیٰ نہ ہوتی مگر یہ بھی تو سچ ہو کہ ریلیں نہ ہوتیں تو فوجی شکنجہ اتنا مضبوط نہ ہوتا۔ یہ صحیح ہو کہ ریلوں کی وجہ سے بعض بڑے بڑے زمینداروں اور کاشت کاروں کو بین الاقوامی نرخ سے فائدہ ہوا اور ہوتا رہتا ہو مگر یہ بھی ہو کہ ریلوں کی وجہ سے بدلیسی مقابلہ بہت موثر ہوا اور ریلوں کی نرخ کی پالیسی سے ہندوستانی گھریلو صنعتوں کو سخت نقصان پہنچا! گویا ریلوں کی وجہ سے کپڑا سستے دھوں

2. Wadia and Joshi : “ The Wealth of India ”, Mac millan, London, 1905, p. 277.

فروخت ہو سکتا ہی جو بظاہر خریداروں کا فائدہ ہی مگر ہندوستانی صنعتوں
 تباہی کی وجہ سے عام بے روزگاری میں جو اضافہ ہو رہا ہو اس کا بار
 کماؤ پوتوں پر پڑ رہا ہو اور بدیسی ”ستتا“ مال خریدنے کا یہ نتیجہ ہی
 ہمارے بھائی بہن بے کاری میں مبتلا ہو کر نہ صرف مصیبتیں بھیتے ہیں بلکہ
 پر بار بنتے ہیں۔ چند ہی خوش قسمت گھرانے سارے ہندوستان میں ہیں
 بے روزگاری کا مقابلہ نہ کرنا پڑتا ہوگا۔ چند ہی ہوشیار اور چالاک گھرانے
 ایسے ہیں جہاں کے سب مرد و برسر روزگار ہیں، معقول آمدنیاں حاصل کر
 رہے ہیں، اور ان آمدنیوں سے کتنے دعوں بدیسی سامان خرید کر مزے
 زندگی گزار رہے ہیں۔ ورنہ عام طور پر اس کے بالکل برعکس ہر طرف بے روز
 گاری اور کم روزگاری پھیلی ہوئی ہو، بے روزگاروں کا بار کماؤ پوتوں پر پڑ رہا ہو
 بدیسی سستی چیزیں خریدنے کی وجہ سے بالآخر انھیں اپنے ہی خاندان
 کو بے روزگاری میں مبتلا ہوتا دیکھنا پڑتا ہو۔

جدید ذرائع نقل پزیری کی مبالغہ آمیز مداحی اور بھی کئی طرح کی جاتی ہے
 ”کل ہندوستانی“ یا ”بین الاقوامی“ نام ہندو علمی اور تمدنی اجتماعوں کی اہمیت
 بہت بڑھا چڑھا کر بیان کی جاتی ہو۔ اس بات کو چھپایا جاتا ہو کہ کئی کانفرنسیں
 زیادہ تر محض تماشہ اور سرکار سے آمد و رفت کا کریہ حاصل کرنے کا بہانہ ہوتی ہیں
 جہاں کاروباری اور سنجیدہ اغراض کے لیے بین صوبہ داری اور بین اقوامی
 کانفرنسیں ہوتی ہیں وہاں محض نمود و نمائش اور تماشہ بازی کے ”میلے“ بھی
 ہوتے ہیں۔ سیر و سیاحت کی بدولت وسعتِ نظر اور وسعتِ معلومات اسی وقت
 پیدا ہوتی ہو جب کہ سیاح علم کاشوقین ہو اور سنجیدہ طبیعت رکھتا ہو۔ یا کم از کم
 اس غرض کو بھی ملحوظ رکھتا ہو کہ غیر ملکوں میں جا کر علم و دہن حاصل کرنا، کاروباری

سیکھنا، تجربہ اٹھانا اس کا فرض ہو۔ اس میں شک نہیں کہ ایسے سیاحوں کی کچھ نہ کچھ تعداد ضرور ہوتی ہو جو اندرونی اور بیرونی سفر اختیار کر کے ہندوستانی صنعت و حرفت، تجارت، زراعت یا علم و تحقیق کو فائدہ پہنچا رہے ہیں مگر ایسے عیش پسندوں اور نفس پرستوں کی بھی کمی نہیں جنہیں محض جدید ذرائع نقل و پیری کی سہولت کی وجہ سے ترغیب ہوتی ہو کہ وہ اپنے گھرانے کی دولت غارت کریں۔ ایسے سیکڑوں نہیں ہزاروں نواب زادے اور امیرزادے ہیں جو غیر ممالک میں محض عیش و آرام کی خاطر ہینوں قیام کرتے ہیں اور سالہا سال گنواتے ہیں۔ آرام پسندوں کی ٹولیاں ہر سال دنیا کے مختلف ملکوں خاص کر یورپ کی سیر کو نکلتی اور عیش پسندوں میں روپیہ غارت کر کے ناکام و نامراد واپس آتی ہیں۔ ان کا روز کا مشغلہ بے کار لہو و لعب اور ناقابل ذکر اڈوں کا طواف ہوتا ہو۔ اس قسم کی آوارہ گردی کو بھی موجودہ زمانے کی اصطلاح میں ”تعلیمی سفر“ سے تعبیر کیا جاتا ہو اور ایسی طواف بازیاں بھی ریلوں کی بدکتوں اور نعمتوں میں گنوائی جاتی ہیں!

کوئی کہاں تک تفصیل میں جائے؟ کسی نقطہ نظر سے خود کر لیجئے آپ ہمیشہ اسی نتیجہ پر پہنچیں گے کہ ہندوستان کے لیے ریلیں فائدوں اور مصیبتوں کا سرچشمہ ثابت ہوئیں، ریلوں کے معاشی، سیاسی اور تمدنی اثرات میں نقصان وہ اور فائدہ بخش دونوں وصف موجود ہیں، ریلوں میں فی نفسہ کوئی برائی نہ تھی مگر ہندوستان میں ان کا مقصد اور مصرف ملوکیت کو تقویت دینا رہا ہو لہذا ان سے فائدہ کم اور نقصان زیادہ ہوا ہو۔ عرصہ ہوا کسی کتاب میں میں نے پڑھا تھا کہ ”تلوار ظالم کے ہاتھ میں جبر و قہر کا ذریعہ ہو مگر ایک دانش مند اور بہادر حاکم کے ہاتھ میں

وہی تلوار محافظت اور داد رسی کا وسیلہ بن جاتی ہے۔ ریلوں کے اثرات
کامل غور اور مقدور بھر تحقیق کرنے کے بعد ہم اس نتیجے پر پہنچتے ہیں کہ
ملکوں اور دانش مند حاکموں کے ہمد میں ریلیں قومی مرفہ الحالی اور تمدن
خوش حالی کا ذریعہ ہوتی ہیں کہ محکوم ملکوں میں ان کی افادیت اور فیض
بڑی حد تک کم ہو جاتی ہے۔

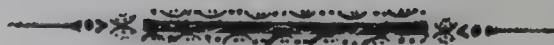


شماریات نقل و پزیری

یعنی

مدورفت اور نقل و حمل کے بارے میں بعض دلچسپ اور سبق آموز

اعداد و شمار



عنوانوں کی فہرست

صفحہ

۰۷

(i) ابتدائی تقابلی اعداد

۹

(ii) جدید وضع کی بے گردی سڑکیں

۱۰

(iii) سرکاری ریلوں کی مالی سرگزشت اور سرکاری ریلوں کا مالی تجزیہ

۴

(iv) ہندوستانی ریلوں کے پیچیدہ مسئلے

۴

(ا) مختلف پٹریوں کا مسئلہ

۴

(ب) مختلف ملکیتوں کا مسئلہ

۵

(ج) مسافروں کے درجہ داری اعداد

۷

(د) ہندوستانی ریلوں میں یورپینوں کی تعداد



شماریات نقل پزیری

اعداد و شمار کے ذریعے بعض مسئلوں کی توضیح

(۱) ابتدائی تقابلی اعداد

ملک کا نام	رقبہ (مربع میل)	ریلیں (میل)	سرطکیں (میل)	کیفیت
امریکہ کی متحدہ ریاستیں	۳۶,۴۵,۱۸۷	۲,۴۸,۸۲۹	۳۰,۰۹,۰۰۰	آج دنیا میں سب سے زیادہ آباد اور ترقی یافتہ ملک ہے۔
بریزل	۳,۲۷,۵۰,۵۱۰	۲۰,۰۹,۳۵	۷,۷۸,۰۰۰	بہت بڑا مگر بہت ہی کم آباد ملک ہے۔
ہندستان	۱۵,۷۵,۰۱۸۷	۴۱,۰۷,۷۶	۳,۰۰,۰۰۰	برائے شامل نہیں ہے۔
فرانس	۲,۱۲,۷۵۹	۲۶,۳۸۰	۳,۹۱,۰۰۰	
جرمنی	۱,۸۱,۷۹۹	۳۶,۲۷۱	۱,۳۲,۰۰۰	جنگ کے قبل کے اعداد ہیں
جاپان	۱,۳۷,۵۹۳	۱۲,۷۱۲	۷,۰۱,۰۰۰	
برطانیہ	۷۸۹,۰۳۱	۲۰,۰۱۲۱	۱,۷۸,۰۰۰	
ریاست حیدرآباد	۸۲,۷۹۸	۱,۳۶۰	۸,۰۰۰	اندازاً

اس جدول میں جتنے اعداد دیئے گئے ہیں، ان میں یکسانیت کا برقرار رکھنا ناممکن تھا۔ بعض اعداد ایک سہ سے متعلق ہیں بعض دوسرے سے۔ البتہ کوشش

کی گئی ہو کہ قریب ترین سنہ کے اعداد دیئے جائیں۔ اکثر اعداد ۳۸۰ اور ۳۹۰ کی اسٹیشنیں الٹربک سے لیے گئے ہیں بعض اعداد گزشتہ یا پچھلے سال کے متعلق ہیں۔

الجھاؤ کے خوف سے نہ تو مسنون کا حوالہ دیا گیا اور نہ اخذوں کا گریب اس سرکاری اشاعتوں سے لیے گئے ہیں یا قابل اعتبار کتابوں سے۔ اس پر بھی کی نوعیت میں اختلاف رہ گیا۔ مثلاً جرمنی کی ریلوں میں چھوٹی پٹری کی ریلیں پہاڑی ریلیں BERGBAHNEN شامل نہیں ہیں۔ فرانس کی ریلوں بارے میں ماخذ میں لکھا تھا کہ صرف

PRINCIPAL MAINLINES

۳۸۰ و ۲۶۰ میل ہو۔ یہ معلوم نہ ہو سکا کہ ان اہم ریلوں علاوہ اور کتنی ریلیں ہیں اور ان کی طوالت کیا ہو۔

نوعیت کے اعتبار سے سڑکوں کے اعداد اور بھی مختلف ہیں۔ ہندوستان کی تین لاکھ سڑکوں میں صرف اعلیٰ اور عمدہ سڑکوں کو شامل کیا گیا ہو۔ جب سڑک کی نوعیت میں فرق ہو تو ظاہر ہو کہ تقابل قطعی طور پر نہیں کیا جاسکتا۔ پھر بھی اعداد سے جاپان اور مغربی ملکوں کی عظمت اور ہندوستان کی معاشی پستی ظاہر ہوتی ہو۔

ہندوستان کے اعداد میں حیدرآباد کے اعداد شامل ہیں۔ صرف اردو دانوں کی دل چسپی کے مد نظر ریاست حیدرآباد کے اعداد علیحدہ بھی دیے گئے۔

(ii) جدید وضع کی بے گردی سڑکیں

افسوس ہو کہ باوجود کوشش اور دریافت کے یہ معلوم نہ ہو سکا کہ مختلف ملکوں میں بے گردی سڑکیں کتنی ہیں؟ روایا دیں دیکھیں، فنی کتابوں میں تلاش کیا، انجینروں سے پوچھا، حوالوں کی کتابیں چھان ڈالیں، مگر اطمینان بخش اعداد کہیں نہ ملے۔ آخر ہارمان لی اور کھوج ترک گردی۔ اتنا

ضرور معلوم ہوا کہ متحدہ امریکی ریاستوں میں چھ لاکھ Surfaced Roads ہیں۔ اور ان سطح سڑکوں سے مراد سنا ہو کہ ڈامریا سیمنٹ کی بے گردی سڑکیں ہیں۔ موجودہ جنگ سے قبل دو ایک مرتبہ جرمنی کی Autobahnen.

کے بارے میں پڑھا تھا مگر وہاں کی بھی بے گردی سڑکوں کی مجموعی طوالت معلوم نہ ہو سکی۔ ایک سیاح نے کہا ہو کہ سارے یورپ کی بہترین سڑکیں وہیں کی ہیں اور ”ہزاروں میل“ چلی گئی ہیں۔ ہندوستان کی بابت کسی اخبار میں پڑھا تھا کہ یہاں بے گردی سڑکوں کی طوالت دس ہزار میل ہو۔ بظاہر یہ صحیح معلوم ہوتی ہو مگر پھر بھی سوچتا ہوں کہ ہمارے اخباروں کا کیا ٹھیک؟

بہر حال بے گردی سڑکوں کے بارے میں بڑے بھلے جو کچھ اعداد ملے یہ ہیں:-
 امریکی متحدہ ریاستیں ۶,۰۰,۰۰۰ میل ہندوستان ۱۰,۰۰۰ میل
 جرمنی ۲۵,۰۰۰ ” حیدر آباد ۵۰ ”

ان اعداد سے بھی مختلف ملکوں کی ترقیوں کا دھندلا سا احساس ممکن ہو۔ امریکی کی متحدہ ریاستوں میں ایک سمندر کے کنارے سے دوسرے سمندر کے کنارے تک شمالی سرحد سے جنوبی سرحد تک تمام بڑے بڑے شہروں اور منڈیوں کے درمیان پختہ بے گردی سڑکوں کا جال بچھا ہوا ہو ایک ہی سمت میں تین ہزار میل تک سیمنٹ کی سڑک چلی گئی ہو!

۱۹۳۹-۴۰ میں ریلوں کے لیے ضروری تھا کہ وہ چار کروڑ ۶۳ لاکھ ادا کریں مگر ان کی مزید آمدنی ہی چار کروڑ ۳۳ لاکھ تھی لہذا وہ صرف یہی رقم ادا کر سکے اور ان کے ذمے ۲۰ لاکھ باقی ہوئے ۱۹۳۸-۳۹ کے متعلق تفصیلی اعداد معلوم ہوئے

ہیں جس سے ۱۹۳۹ کے سمجھوتے کی وضاحت ہوتی ہے۔
۱۹۳۸-۳۹ میں تجارتی ریلوں کی کل لاگت تھی ۲۰۰۰۰ ۲۳ ۶۱ د ۶

۲۰۰ ۲۳ ۶۱ د ۶

اس رقم کا ایک فی صد ہوا

فوجی ریلوں کو چلانے کا نقصان (منہا طلب) ۲۰۰ ۲۴ ۵۹ د ۶

باقی (عام اخراجات کے لیے ادا طلب) ۲۰۰ ۲۴ ۵۹ د ۶

۱۹۲۴ کے سمجھوتے کے مطابق یہ رقم ریلوں کی طرف سے مرکزی حکومت ہند کے عام اخراجات کے لیے ادا طلب تھی مگر اس پر اس میں ریلوں کو

۱۰۰ ۲۴ ۵۹ د ۶

کل بچت ہی

کی ہوئی تھی لہذا ریلوں نے ۱۹۳۸-۳۹ میں ۲۰۰ ۲۴ ۵۹ د ۶ ادا

۱۰۰ ۲۴ ۵۹ د ۶

کرنے کی بجائے صرف

کیا تھا اور ان پر بقیہ رقم ادا کرنے کا بار باقی ہے۔ یعنی ۲۰۰ ۲۴ ۵۹ د ۶

ریلوں سے نہ صرف یہ رقم وصول طلب ہو بلکہ گزشتہ سالوں کا بقایا بھی ان پر باقی ہے چنانچہ ریلوے بورڈ نے جو سرکاری رویداد شائع کی ہے اس میں گزشتہ سالوں کے بقایا کی تفصیل درج ہے۔

۱۹۳۱-۳۲ میں غیر ادا شدہ رقم ۵۰۰ ۳۶ ۰۰ د ۵

۱۹۳۲-۳۳ " " " " " ۵۰۰ ۲۳ ۰۰ د ۵

۱۹۳۳-۳۴ " " " " " ۵۰۰ ۲۱ ۰۰ د ۵

۱۹۳۴-۳۵ " " " " " ۵۰۰ ۰۴ ۰۰ د ۵

۳,۹۹,۰۰۰,۰۰۰	میں غیر ادا شدہ رقم	۱۹۳۵-۳۶
۳,۹۱,۰۰۰,۰۰۰	" " " "	۱۹۳۶-۳۷
۱,۵۸,۰۰۰,۰۰۰	" " " "	۱۹۳۷-۳۸
۳,۰۵,۰۰۰,۰۰۰	" " " "	۱۹۳۸-۳۹
۳,۰۰,۰۰۰,۰۰۰	" " " "	۱۹۳۹-۴۰
۳۵,۶۷,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۳۱-۳۲ سے ۱۹۳۹-۴۰ تک کی میزان	

ریلوں کی مالی درگت کا اندازہ انھیں ۳۵ کروڑ ۶۷ لاکھ کے پودے نہیں ہوتا کیونکہ ریلوں نے مطالبات فرسودگی کی مد سے بھی قرض لے رکھا ہے جس کی ادائی ضروری ہو کیونکہ جب کبھی نئی تعمیر کی ضرورت ہوگی یا بڑی بڑی قیمتی مشینیں خریدنی پڑیں گی تب مطالبات فرسودگی کی مذہب عدم گنجایش کی وجہ سے بڑی خرابی اور پریشانی ہوگی۔ مطالبات فرسودگی کے مد سے جس قدر ریلوں نے قرض لیا ہے اس کی تفصیل کئی سرکاری رویدادوں میں درج ہے جس سے پتہ چلتا ہے کہ ریلوں نے مطالبات فرسودگی کی مد سے حسب ذیل رقمیں بطور قرض وصول کی ہیں جن کی ادائی بھی بہر حال کبھی نہ کبھی لازمی ہے :-

۴,۲۵,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۳۱-۳۲
۱۰,۲۳,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۳۲-۳۳
۷,۹۶,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۳۳-۳۴
۵,۰۶,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۳۴-۳۵

۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰

۱۹۳۵-۳۶

۱۹۳۱-۳۲ سے ۱۹۳۵-۳۶ تک حاصل کی ہوئی رقم ۳۱۵۰۰۰۰۰۰۰۰

ریلوں پر کل بار

۱۹۲۴ء کے سمجھوتے کے تحت ۱۹۳۱-۳۲ سے ۱۹۳۹-۴۰ تک

۳۵۷۴۰۰۰۰۰۰۰

اداء طلب رقم

۱۹۳۱-۳۲ سے ۱۹۳۵-۳۶ تک مطالبات فرسودگی سے حاصل کردہ ۳۱۶۵۰۰۰۰۰۰۰۰

۶۷۱۴۰۰۰۰۰۰۰

کل بار



(۱۷) ہندوستانی ریلوں کے پیچیدہ مسئلے

(۱) مختلف پٹریوں کا مسئلہ

امریکہ، جاپان، فرانس وغیرہ میں ریلوں کی یکسانیت اور انتظامی سادگی قابلِ رشک ہو سب ریلیں یا تو حکومت کی ملک ہیں یا خانگی کمپنیوں کی۔ سب ریلیں یکساں چوڑی ہیں۔ بڑی پٹری منجھولی پٹری کی..... تکلیف وہ تفریق نہیں ہو سب ریلیں ایک ہی انتظامی مسلک یا اقتدار کے تحت یکسانیت اور ہم آہنگی سے ساری قوم اور ملک کے فائدے کے لیے چل رہی ہیں۔ اس کے برعکس ہندوستان میں ریلوں کا مسئلہ ایک گورکھ دھندا ہے۔ ہندوستان کے ریلوے کے مسئلے کو سمجھنا بھول بھلیوں کو پار کرنا ہے۔ سب سے پہلے ریلوں کی پٹریاں مختلف ہیں کہیں بڑی پٹری کی ریل ہو، کہیں اوسط یا منجھولی پٹری اور کہیں چھوٹی پٹری، کم آباد علاقوں کے لیے ممکن ہو ضروری تصور کی جائے مگر بڑی اور منجھولی پٹریوں کی وجہ سے اب بہت تکلیف ہو رہی ہے۔

ان اعداد کو دیکھیے اور دو عملی کی جھنجھٹ کا خیال کیجیے :-

ہندوستان میں بڑی پٹری (۵ فٹ ۶ انچ) کی لمبائی ۲۱،۱۹۷ میل

منجھولی پٹری (۳ فٹ ۳ ۱/۲ انچ) " " " ۱۵،۷۵۷

چھوٹی پٹریوں (۲ یا ۲ ۱/۲ فٹ) " " " ۴،۱۲۲

کل لمبائی ۳۱،۰۷۶

یہ ماننا پڑے گا کہ اکثر ملکوں کی طرح کم آباد اور کم زرخیز علاقوں میں چھوٹی پٹری کی ریلوں کی ضرورت ہوتی ہے، مگر منجھولی پٹری سے بڑی کو فٹ ہونے لگی ہے۔

سچ ہے: ”ہنگا پھٹتے ایک بار، سستا پھٹتے بار بار!“

(ب) مختلف ملکیتوں یا انتظاموں کا مسئلہ

- (۱) حکومت ہند کی ریلیں جو سرکاری انتظام میں چل رہی ہیں۔ ۱۵۰۶۷۷-۱۵۰۶۷۷ میل
- (۲) ” ” ” جنھیں خانگی کمپنیاں چلا رہی ہیں۔ ۱۴۰۰۳۶-۱۴۰۰۳۶ ”
- (۳) مختلف خانگی کمپنیوں کی ریلیں جو سرکاری ضمانت، سرکاری امداد سے یا سرکار کے انتظام میں چل رہی ہیں۔ ۳۰۶۷۹-۳۰۶۷۹ ”
- (۴) ڈسٹرکٹ (ضلع داری) بورڈ کی ریلیں ۱۳۶
- (۵) ڈسٹرکٹ (ضلع داری) بورڈ سے امداد پانے والی خانگی ریلیں ۲۹۹-۲۹۹ ”
- (۶) دیسی ریاستوں کی ریلیں جو دیسی ریاستوں کے انتظام میں چل رہی ہیں۔ ۵۵۲-۵۵۲ ”
- (۷) دیسی ریاستوں کی ریلیں جن کا انتظام مرکزی حکومت ہند یا خانگی کمپنیاں کر رہی ہیں۔ ۱۰۴۷۸-۱۰۴۷۸ ”
- (۸) خانگی کمپنیوں کی ریلیں جنھیں کہیں سے امداد نہیں ملتی اور اپنے بل بوتے پر چل رہی ہیں۔ صرف!

ہندستان کی پہلی ریل ضمانت کے تحت جاری کی گئی تھی۔ حکومت ہند نے خانگی کمپنیوں سے معاہدہ کیا تھا کہ چاہے کچھ ہو کم سے کم ۵ فی صدی منافع ملے گا۔ آج بھی ہندستان کی ریلیں یہ حقیقت ظاہر کرتی ہیں کہ تجارتی اور لواغزی کا شور بہت ہی ضمانت یا امداد پا کر دوبارہ چلانا کیا مشکل ہو؟

(ج) مختلف درجوں کے تقابلی اعداد

ہندستان کی ریلیں میں مسافروں کی درجہ داری تعداد، حالت کیفیت

تیسرے درجے کے مسافر (بچا کس کر وٹ سے زیادہ) ۵۰۰۵۳۴۴۰۰۰

ڈیوڑھے درجے کے مسافر (ایک کروڑ سے زیادہ) ۱,۱۳,۲۴,۰۰۰
 دوسرے " " " (آدھے کروڑ سے زیادہ) ۴۲,۱۷,۰۰۰
 پہلے " " " (چار لاکھ سے بھی کم!) ۳,۹۷,۰۰۰

مسافروں کی یہ تعداد ۱۹۳۷-۳۸ء سے متعلق ہے۔ گزشتہ برسوں میں بھی مختلف درجوں کے مسافروں کی تقریباً یہی تعداد رہی تھی۔ انہیں اعداد کو دوسرے طریقے سے ظاہر کرنے کے لیے ہم کہہ سکتے ہیں کہ فی ہزار مسافر مختلف درجوں میں سفر کرنے والوں کی یہ تعداد تھی :-

تیسرے درجے کے مسافر	۹,۷۰۰
ڈیوڑھے " " "	۲۰۲
دوسرے " " "	۹۰
پہلے " " "	۸

نہ صرف تعدادی نقطہ نظر سے بلکہ آمدنی کے لحاظ سے بھی تیسرے درجے کے مسافروں کی اہمیت بہت زیادہ ہے۔ ۱۹۳۸-۳۹ء کی ریلوے روئداد میں لکھا ہے کہ آمدورفت سے اس سنہ میں کل ۳۰ کروڑ وصول ہوئے تھے۔ درجہ داری اعتبار سے یہ رقم اس طرح وصول ہوئی تھی :-

تیسرے درجہ کے مسافروں سے	۲,۷۳,۱۰,۰۰۰ روپیہ
ڈیوڑھے " " "	۱,۲۳,۰۱,۰۰۰
دوسرے " " "	۱,۳۹,۲۰,۰۰۰
پہلے " " "	۷۷,۰۹,۰۰۰

تمام مسافروں سے ۳,۰۷,۳۰,۰۰۰

درجہ داری آمدنی کی اہمیت اس طرح بھی ظاہر کی جاسکتی ہے۔ ہر تئرو روپیوں

سنہ ۳۰ - ۱۹۲۹ ۴ ، ۹۸۱
۳۱ - ۱۹۳۰ ۴ ، ۷۷۳
۳۲ - ۱۹۳۱ ۴ ، ۵۳۲
۳۳ - ۱۹۳۲ ۴ ، ۳۱۴
۳۴ - ۱۹۳۳ ۳ ، ۹۰۶
۳۵ - ۱۹۳۴ ۳ ، ۵۲۵
۳۶ - ۱۹۳۵ ۳ ، ۱۱۲
۳۷ - ۱۹۳۶ ۲ ، ۹۴۸
۳۸ - ۱۹۳۷ ۲ ، ۶۹۲

ان اعداد کے دیکھنے سے صاف ظاہر ہو کہ ہندوستانی ریلوں میں جو یورپی افراد تھے ان کی تعداد کم ہو رہی ہے۔ پھر بھی ہندوستانیوں کا یہ مطالبہ بڑھ رہا ہے کہ ہندوستانی ریلوے ملازمت کو ”ہندیانا“ چاہیے۔ یعنی اور زیادہ تعداد میں ہندوستانیوں کا تقرر اعلیٰ فنی اور انتظامی عہدوں پر کیا جانا چاہیے۔ ہندوستانیوں کی اصل شکایت یہ ہے کہ ریلوے میں تقرر اور ترقی کے موقع پر رنگ روپ نسلیت اور قومیت کو بہت دخل ہوتا ہے۔

جس قدر زیادہ ہندوستانی اپنے حقوق کے لیے کوشش کر رہے ہیں اور اپنے ہی وطن میں انصاف اور مساوات حاصل کرنے کے لیے قربانیاں کر رہے ہیں اسی قدر ریلوے کی ملازمت میں ان کا لحاظ کیا جاتا ہے۔ یہ اور بات ہے کہ قربانی کوئی کر رہا ہے اور ان کا پھل کسی اور کو مل رہا ہے آخر یہ دنیا ہے۔ سدا سے یہاں کا یہی رنگ ہے۔

ضمیمے

(i) جدید ذرائع نقل پذیری کی تاریخی سرگزشت ۱۶۱

۱۶۵

(ii) ریلوے ادب

پہلا ضمیمہ :-

جدید ذرائع نقل و پزیری کی تاریخی سرگزشت

- ۱۷۸۰ء بھاپ کی قوت دریافت ہوئی۔
- ۱۷۸۳ء پانی کھینچنے کا پمپ بنایا گیا۔
- ۱۷۸۴ء روئی کی گرہنی میں بھاپ سے چلنے والا انجن استعمال ہوا۔ یہ انجن واٹ Watt نے بنایا تھا۔
- ۱۷۸۵ء دخانی جہاز بنانے کے تجربے شروع ہوئے۔ Finch نے ابتدائی دشواریاں حل کیں۔
- ۱۷۹۳ء فلٹن Fulton نے دخانی جہاز کو سہولت اور کامیابی سے چلانے کی ایجاد کی۔
- ۱۸۰۳ء ترموی تھک Trevithick نے خود متحرک انجن بنایا۔
- ۱۸۰۷ء فلٹن Fulton کا بنایا ہوا اور بھاپ کی قوت سے چلنے والا جہاز کلیرمون Clermont ہڈسن ندی پر آمدورفت کے لیے باقاعدہ طور پر چلایا گیا۔
- ۱۸۱۹ء امریکہ کے بنے ہوئے ساوننا Savannah نامی دخانی جہاز نے سب سے پہلی مرتبہ بحر اوقیانوس کو پار کیا۔ امریکہ سے یورپ تک سمندر کو عبور کرنے میں ۲۶ دن لگے تھے۔
- ۱۸۲۴ء خود متحرک انجنوں کے تجربے کامیاب ہونے لگے۔
- ۱۸۲۵ء ریل کی ایجاد ہوئی۔
- ۱۸۲۹ء باضابطہ طور پر لورپول اور مانچسٹر کے درمیان ریل جاری ہوئی اور ٹی فون

کے ایجاد کردہ اجن راکٹ Rocket. نے (۱۳ اٹن کا وزن کھینچتے ہوئے) ۴۴ میل فی گھنٹہ کی انتہائی رفتار حاصل کی !

۱۸۳۵ مارکس Mores. نے برقی تار کے ذریعے پیام رسانی کا طریقہ معلوم اور ایجاد کیا۔

۱۸۴۳ شولز Sholes. نے ٹائپ نویسی کی مشین ایجاد کی۔

۱۸۴۶ بل Bell. نے ٹیلیفون ایجاد کیا۔

۱۸۴۷ ایڈسن Edison. نے گراموفون ایجاد کیا۔

۱۸۴۹ سائیکل کی ایجاد

۱۸۸۳ ٹریم گاڑیوں کا رواج ہوا۔

۱۸۸۴ ڈایمر Daimler. نے پٹرول سے چلنے والی موٹر کار ایجاد کی۔

۱۸۸۵ سائیکلوں کا رواج بڑھنے لگا اور سائیکلیں قیمت کے اعتبار سے سب

سے زیادہ سستی اور استعمال کے لیے سب سے کم خرچ ذریعہ ثابت ہوئیں۔

۱۸۹۳ ایڈسن Edison. نے متحرک تصویروں کو مسلسل پیش کرنے میں کامیابی

حاصل کی یعنی سینما کی ایجاد ہوئی۔

۱۸۹۵ فرانس میں موٹروں کا رواج بڑھنے لگا۔

۱۸۹۶ مارکونی Marconi. نے بے تار پیام رسانی کا طریقہ معلوم کیا۔

۱۹۰۳ رائٹ Wright. نامی دو بھائیوں نے ہوائی جہاز کی ایجاد کی۔

دلبر رائٹ Wilbur Wright. نے ”پرنڈی انسان“ کا

لقب حاصل کیا۔

۱۹۰۴ موٹروں کا رواج عام ہوتا گیا۔

۱۹۰۷ برقی انجنوں کی ایجاد ہوئی۔

۱۹۰۹ فرانس کے باشندے بلیر Bleriot نے سب سے پہلے انگلش

چینل کو ہوائی جہاز میں عبور کیا گویا فرانس اور انگلستان کے درمیان

۲۵ میل کا سمندری راستہ بالا بالا ہی طے ہوا !!

۱۹۱۲ برقی انجنوں کی ایجاد ہوئی۔

۱۹۱۵ ہوائی جہاز کا استعمال جنگ میں بڑھنے لگا۔ ہوائی بم باری اور فضائی

جنگ کی وجہ سے نئے نئے خطے نمودار ہوئے۔

۱۹۱۹ موٹرڈوں کا عام رواج ہوتا گیا بحر اوقیانوس کو لفٹنٹ ریڈ. Read نے

ہوائی جہاز کے ذریعے عبور کیا۔

۱۹۲۰ انتہائی آرام اور آسائش کے جہاز بننے لگے۔ آمد و رفت کے لیے ہوائی

سروس امریکہ اور یورپ میں جا بجا قائم کی گئی۔

۱۹۲۳ تیز جہازوں نے بحر اوقیانوس کو ۴۱ دن میں عبور کرنا شروع کیا۔

۱۹۲۵ انتہائی آرام اور آسائش کے ہوائی جہاز بننا شروع ہوئے۔

۱۹۲۶ بڑے بڑے تعیشانی جہاز بننے لگے۔ تیز و جہازوں نے بحر اوقیانوس

کو ۴۱ دن میں عبور کرنا شروع کیا۔ امریکہ اور یورپ کے درمیان فروں

کو لانے لے جانے والے جہاز دراصل "تیرنے والے عمل ہیں" بہت تکلف

اور آرام بخش۔

۱۹۲۹ "گراف زپیلین" Graf Zeppelin نامی ہوائی جہاز نے بین

برعظمیٰ اور عالمی سفر کر کے دنیا کو ششدر کر دیا۔

۱۹۳۶ سر مکمل کمبل Sir M. Campbell نے بلو برڈ Blue Bird

نامی موٹرڈ میں دسے توٹا Daytona (امریکہ) کے ساحل پر ۴۵ میل

- فی گھنٹہ کی رفتار حاصل کر کے موٹر رانی کا رکاوٹ قائم کیا۔ اور ہسپتال
 ”کوین میری“ نامی جہاز نے بحر اقیانوس کو (۳۰ ناٹ) کا رکاوٹ حاصل
 کر کے (کم ترین وقت میں عبور کیا۔
- ۱۹۳۹ جنگ میں فوجی نقل و حرکت زیادہ تر موٹروں اور جنگی ٹینکوں کے ذریعے
 ہونے لگی ”گھوڑے اور خچر کے دن نہیں رہے!“
- ۱۹۴۰ فضائی جنگ کی اہمیت بہت بڑھ گئی۔ اس کی وجہ سے یورپ کا
 سیاسی نقشہ بدل گیا۔
- ۱۹۴۱ خطرناک موقعوں پر انسان کو ذاتی حفاظت کے لیے سرنگوں اور زمین دزد
 پناگا ہوں میں رہنا پڑ رہا ہے۔ انسان نے پروانہ کرنا تو سیکھ لیا مگر
 خود ————— تہ زمین پہنچ گیا ہے

ریلوے ادب

حوالے کی کتابیں اور سرکاری اشاعتیں

1. "The Statesman's Year Book" 1939, Macmillan, London, 1939.

سالانہ اشاعت ہے؛ بین قومی حوالوں اور ملکوں کے بارے میں عام معلومات حاصل کرنے کی بہترین کتاب ہے۔

2. "Statistical Abstracts for British India" 1928-29 to 1937-38, Govt. of India, Delhi, 1940.

سالانہ سرکاری اشاعت ہے۔ اس میں نہ صرف برطانوی ہند کے متعلق گزشتہ دس سال کے اعداد دیے جاتے ہیں بلکہ جہاں تک ممکن ہوتا ہے ہندوستانی ریاستوں اور کل ہند اعداد بھی ہوتے ہیں۔ ۱۹۳۷ء میں برما کی علیحدگی کے بعد سے اعداد میں بڑی گڑبڑ ہو گئی ہے۔ اس لیے احتیاط بہت ضروری ہے۔

3. "The Indian Year Book 1940-41", The Times of India 1940. Bombar

سالانہ اشاعت ہے۔ بین صوبہ داری اور بین ریاستی اعداد اور حوالوں اور ضروری تشریح کے لیے مفید کتاب ہے مگر بالکل غیر جانب دار بھی نہیں۔

4. "Report by the Railway Board on Indian Railways for 1939-40", 2 vols., Govt. of India, Delhi, 1941.

اس سالانہ رویداد میں ہندستان کی تمام ریلوں خاص کر سرکاری ریلوں کے بارے میں تفصیلی تشریح اور اعداد ہوتے ہیں۔ جدولیں نقشے، تصویریں اور تقابلی اعداد بھی کافی ہوتے ہیں۔

5. "Road Development Committee Report", Govt. of India, 1928.
6. "Mitchell - Kirkness Committee Report", Govt. of India, Delhi, 1933.
7. "Report of the Indian Railway Enquiry Committee" Govt. of India, 1937.
8. "Budget for 1940-41", Govt. of India, Delhi, 1940.

کتابیں :-

9. G. W. MacGeorge : "Ways & Works in India, Constable, London, 1894.

پُرانی ہونے کے باوجود یہ کتاب قابل لحاظ ہے۔ ریلوں کی ابتدائی تاریخ بہت اچھی طرح بیان کی گئی ہے۔

10. K. T. Shah : "Trade, Transport & Tariffs in India", King, London, 1923.

اس مشہور کتاب میں پروفیسر شانے جس آزادانہ طریقے پر ریلوں کی پیمائی پر تبصرہ کیا ہے وہ علمی اور قومی دونوں اعتبار سے قابل قدر ہے۔ البتہ کتاب پُرانی ہو گئی ہے۔

11. H. M. Jagtiani : "The Role of the State in the provision of Railways", King, London, 1924.

12. C. S. Ghose: "Indian Railway Economics", 3 vols., Calcutta University, 1927.
13. N. B. Mehta: "Indian Railways: Rates & Regulations", King, London, 1927.
14. K. C. Srinivasan: "The Law & Theory of Railway Freight Rates", Paul, Madras, 1928.
15. N. Sanyal: "Development of Indian Railways," Calcutta University, 1930.
16. R. D. Tiwari: "Railway Rates in Relation to Trade and Industry in India", Longmans, Green & Co., Calcutta, 1937.
17. Dr. Shiv Narain: "Electric Railways in India", Poona, 1940.

جدید اشاعت ہونے اور خاص کر بجلی کی ریلوں کے متعلق ہونے کی وجہ سے یہ کتاب قابل لحاظ ہے۔ فنی تفصیل بھی موجود ہے۔

18. Dr. Sir Ziauddin Ahmed: "Indian Railways", Lahore, 1940.

ہندستانی ریلوں کے مختلف مسئلوں پر تبصرہ کرنے کے علاوہ ڈاکٹر صاحب نے اس کتاب میں غیر ملکوں کی مختصر تاریخ اور موجودہ کیفیت پیش کی ہے۔ اگرچہ کتاب معمولی معیار کی ہے، اعداد و شمار کی بھی بعض غلطیاں ہیں، مگر ریلوں کے بارے میں جدید زمانے کی اس سے بہتر کوئی کتاب نہیں ملتی۔ سالہا سال سے ڈاکٹر صاحب اپنی توجہ ریلوں کی طرف مبذول کر رہے ہیں۔ انھیں غیر ملکوں میں سفر کر کے تقابل اور مشاہدے سے نئی باتیں معلوم کرنے کا موقع ملا ہے۔ اسی کی وجہ سے کتاب قابل قدر ہے۔

مضمون :-

1. L. C. Tandon: "A Critical Suvey of Railway finance in India".
Indian Journal of Economics, Allahabad October 1937.

2. B. Mukerjee : "The Transport problem in India". Ind. Jour. Ec., April 1937.
3. R. Ahmed : "Road-Rail Competition on the B. N. W. Ry."
4. Habeebur Rehman : "An Experiment in the Co-ordination of Rail and Road Transport." Indian Journal of Economics, April 1937.

متذکرہ مضامین کے علاوہ بھی انگریزی کے مستند رسالوں میں کئی مضمون ریلوے کے متعلق شائع ہو چکے ہیں۔
مندرجہ مضمون میں خاص کر ٹنڈن صاحب اور حبیب الرحمن کے مضامین قابل مطالعہ ہیں۔

ALLAMA IQBAL LIBRARY



95029

ہماری زبان

انجمن ترقی اردو (ہند) کا پندرہ روزہ اخبار
ہر مہینے کی پہلی اور سولہویں تاریخ شائع ہوتا ہے۔
حجم ۱۶ صفحات - قسط ۱۶۲۴ - چند سالانہ ایک روپیہ قیمت فی پرچہ ایک

اُردو

انجمن ترقی اردو (ہند) کا سہ ماہی رسالہ

جنوری - اپریل - جولائی اور اکتوبر میں شائع ہوتا ہے
اس میں ادب اور زبان کے ہر پہلو پر بحث کی جاتی ہے تنقیدی اور تحقیقی مضامین خاص
امتیاز رکھتے ہیں۔ اردو میں جو کتابیں شائع ہوتی ہیں، ان پر تبصرہ اس رسالے کی ایک خصوصیت ہے۔
اس کا حجم ڈیڑھ سو صفحے یا اس سے زیادہ ہوتا ہے قیمت سالانہ محصول ڈاک وغیرہ ملا کر سات روپی
سکہ انگریزی (آٹھ روپیہ سکہ عثمانیہ) نمونے کی قیمت ایک روپیہ بارہ آنے (دو روپیہ سکہ عثمانیہ)۔

رسالہ سائنس

انجمن ترقی اردو (ہند) کا ماہانہ رسالہ

(ہر انگریزی تاریخ کی پہلی تاریخ کو جامعہ عثمانیہ حیدرآباد سے شائع ہوتا ہے۔)

اس کا مقصد یہ ہے کہ سائنس کے مسائل اور خیالات کو اردو والوں میں مقبول کیا جائے دنیا
میں سائنس کے متعلق جو جدید انکشافات وقتاً فوقتاً ہوتے ہیں یا جو بحثیں یا ایجادیں ہو رہی ہیں
ان کو کسی قدر تفصیل سے بیان کیا جاتا ہو اور ان تمام مسائل کو حتی الامکان صاف اور سلیس زبان
میں بیان کرنے کی کوشش کی جاتی ہو۔ اس سے اردو زبان کی ترقی اور اہل وطن کے خیالات
میں روشنی اور وسعت پیدا کرنا مقصود ہے۔ رسالے میں متعدد بلاک بھی شائع ہوا کرتے ہیں۔
قیمت سالانہ صرف پانچ روپیہ سکہ انگریزی (چھ روپیہ سکہ عثمانیہ)۔

خط و کتابت کا پتہ: - معتمد مجلس ادارت رسالہ سائنس جامعہ عثمانیہ حیدرآباد دکن۔

انجمن ترقی اردو (ہند) دہلی

عام پسند سلسلہ

اُردو زبان کی ترقی و اشاعت کے لیے بہت دنوں سے یہ ضروری خیال کیا جا رہا تھا کہ سلیس عبارت میں مفید اور دل چسپ کتابیں مختصر حجم اور کم قیمت کی بڑی تعداد میں شائع کی جائیں۔ انجمن ترقی اُردو (ہند) نے اسی ضرورت کے تحت عام پسند سلسلہ شروع کیا ہے اور اس سلسلے کی پہلی کتاب ہماری قومی زبان ہے، جو اُردو کے ایک بڑے محسن اور انجمن ترقی اُردو (ہند) کے صدر جناب اکر سرتیج بہادر سپرو کی چند تقریروں اور تحریروں پر مشتمل ہے۔ امید ہے کہ یہ سلسلہ واقعی عام پسند ثابت ہوگا اور اُردو کی ایک بڑی ضرورت پوری ہو کر رہے گی۔ قیمت ۸/-

ہمارا رسم الخط

از جناب عبدالقدوس صاحب پٹنہ

رسم الخط پر علمی بحث کی گئی اور تحقیق و دلیل کے ساتھ ثابت کیا گیا ہے کہ ہندستان کی مشترکہ تہذیب کے لیے اُردو رسم الخط مناسب ترین اور ضروری ہے۔ گیارہ پیسے کے ٹکٹ بھیج کر طلب کیجیے۔

مینجر انجمن ترقی اُردو (ہند) علی دریا گنج۔ دہلی



**ALLAMA
IQBAL LIBRARY**

**UNIVERSITY OF KASHMIR
HELP TO KEEP THIS BOOK
FRESH AND CLEAN**